

3 1761 11650859 9









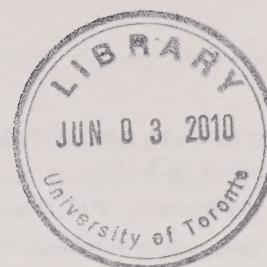
Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116508599>









Third Session  
Fortieth Parliament, 2010

Troisième session de la  
quarantième législature, 2010

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Fisheries and Oceans

# Pêches et des océans

*Chair:*

The Honourable BILL ROMPKEY, P.C.

*Président :*

L'honorable BILL ROMPKEY, C.P.

Tuesday, March 16, 2010  
Tuesday, March 23, 2010 (in camera)

Le mardi 16 mars 2010  
Le mardi 23 mars 2010 (à huis clos)

Issue No. 1

Fascicule n° 1

Organizational meeting  
and

Future Business of the Committee (in camera)

Réunion d'organisation  
et

Travaux futurs du comité (à huis clos)

INCLUDING:  
THE FIRST REPORT OF THE COMMITTEE  
(Rule 104 — Expenses incurred  
by the committee during the Second Session of  
the Fortieth Parliament)

Y COMPRIS :  
LE PREMIER RAPPORT DU COMITÉ  
(Article 104 du Règlement — Dépenses encourues  
par le comité au cours de la deuxième session  
de la quarantième législature)



THE STANDING SENATE COMMITTEE  
ON FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Bill Rompkey, P.C., *Chair*

The Honourable Dennis Glen Patterson, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(or Tardif)	Nancy Ruth
Dallaire	Poirier
Hubley	Poy
* LeBreton, P.C.	Raine
(or Comeau)	Watt

\* Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Dallaire replaced the Honourable Senator Zimmer (*March 17, 2010*).

The Honourable Senator Zimmer replaced the Honourable Senator Dallaire (*March 11, 2010*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES PÊCHES ET DES OCÉANS

*Président* : L'honorable Bill Rompkey, C.P.

*Vice-président* : L'honorable Dennis Glen Patterson

et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(ou Tardif)	Nancy Ruth
Dallaire	Poirier
Hubley	Poy
* LeBreton, C.P.	Raine
(ou Comeau)	Watt

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Dallaire a remplacé l'honorable sénateur Zimmer (*le 17 mars 2010*).

L'honorable sénateur Zimmer a remplacé l'honorable sénateur Dallaire (*le 11 mars 2010*).



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, March 25, 2010

The Honourable Senator Rompkey, P.C. moved, seconded by the Honourable Senator Fraser:

That the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans be authorized to examine and to report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans;

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the First Session of the Thirty-ninth Parliament be referred to the committee; and

That the committee report from time to time to the Senate but no later than June 30, 2011, and that the Committee retain all powers necessary to publicize its findings until December 31, 2011.

The question being put on the motion, it was adopted.

*Le greffier du Sénat,*

Gary W. O'Brien

*Clerk of the Senate*

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat*, le jeudi 25 mars 2010

L'honorable sénateur Rompkey, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Fraser,

Que le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans soit autorisé à examiner, afin d'en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada;

Que les documents reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité à ce sujet depuis le début de la première session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité;

Que le comité fasse de temps à autre rapport au Sénat, mais au plus tard le 30 juin 2011, et qu'il conserve, jusqu'au 31 décembre 2011, tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 16, 2010

(1)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:02 p.m. in room 505, Victoria Building, for the purpose of holding its organization meeting, pursuant to rule 88.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Hubley, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine, Rompkey, P.C., Watt and Zimmer (12).

*Also present:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Ceri Au, Communications Officer, Communications Directorate of the Senate.

*In attendance:* The official reporters of the Senate.

The Clerk of Committee presided over the election of the chair.

The Honourable Senator Poy moved:

That the Honourable Senator Rompkey, P.C., do take the chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Rompkey, P.C., took the chair.

The Honourable Senator Raine moved:

That the Honourable Senator Patterson be deputy chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Hubley moved:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the chair, the deputy chair, and one other member of the committee, to be designated after the usual consultation; and

That the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses, and to schedule hearings.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Patterson moved:

That the committee publish its proceedings; and

That the chair be authorized to set the number of printed copies to meet demand.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Cochrane moved:

That, pursuant to rule 89, the chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the publication of the evidence when a quorum is not present, provided that a member of the committee from both the government and the opposition be present.

The question being put on the motion, it was adopted.

## PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 16 mars 2010

(1)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 2, dans la salle 505 de l'édifice Victoria, afin de tenir sa séance d'organisation, conformément à l'article 88 du Règlement.

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, Hubley, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine, Rompkey, C.P., Watt et Zimmer (12).

*Également présents :* Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Ceri Au, agente de communications, Direction des communications du Sénat.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

La greffière du comité préside à l'élection à la présidence.

L'honorable sénateur Poy propose :

Que l'honorable sénateur Rompkey, C.P., soit élu président du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Rompkey, C.P., occupe le fauteuil.

L'honorable sénateur Raine propose :

Que l'honorable sénateur Patterson soit élu vice-président du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Hubley propose :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose du président, du vice-président et d'un autre membre du comité désigné après les consultations d'usage; et

Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Patterson propose :

Que le comité fasse imprimer ses délibérations; et

Que le président soit autorisé à déterminer le nombre d'exemplaires à imprimer pour répondre à la demande.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Cochrane propose :

Que, conformément à l'article 89 du Règlement, le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, pourvu qu'un représentant du gouvernement et un représentant de l'opposition soient présents.

La motion, mise aux voix, est adoptée.



The Honourable Senator Patterson moved:

That the committee adopt the draft first report, prepared in accordance with rule 104.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Cochrane moved:

That the committee ask the Library of Parliament to assign analysts to the committee;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the chair, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries, and draft reports.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Watt moved:

That, pursuant to section 7, chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority to commit funds be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee;

That, pursuant to section 8, chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee; and

That, notwithstanding the foregoing, in cases related to consultants and personnel services, the authority to commit funds and certify accounts be conferred jointly on the chair and deputy chair.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Patterson moved:

That the committee empower the Subcommittee on Agenda and Procedure to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator MacDonald moved:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

- 1) determine whether any member of the committee is on "official business" for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the *Senators Attendance Policy*, published in the *Journals of the Senate* on Wednesday, June 3, 1998; and
- 2) consider any member of the committee to be on "official business" if that member is: (a) attending an event or meeting related to the work of the committee; or (b) making a presentation related to the work of the committee; and

L'honorable sénateur Patterson propose :

Que le comité adopte le projet de premier rapport, préparé conformément à l'article 104 du Règlement.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Cochrane propose :

Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des analystes au comité;

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services des experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que le président, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Watt propose :

Que, conformément à l'article 7, chapitre 3:06 du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'engager des fonds du comité soit conférée individuellement au président, au vice-président et à la greffière du comité;

Que, conformément à l'article 8, chapitre 3:06 du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée individuellement au président, au vice-président et à la greffière du comité; et

Que, nonobstant ce qui précède, lorsqu'il s'agit de services de consultants et de personnel, l'autorisation d'engager des fonds et d'approuver les comptes à payer soit conférée conjointement au président et au vice-président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Patterson propose :

Que le comité autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald propose :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à :

- 1) déterminer si un membre du comité remplit un « engagement officiel » au sens de l'alinéa 8(3)a) de la politique relative à la présence des sénateurs, publiée dans les *Journaux du Sénat* du mercredi 3 juin 1998; et
- 2) considérer qu'un membre du comité remplit un « engagement officiel » si ce membre : a) assiste à une réception, à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou b) fait un exposé ayant trait aux travaux du comité; et



That the subcommittee report at the earliest opportunity any decisions taken with respect to the designation of members of the committee travelling on committee business.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Poy moved:

That, pursuant to the Senate guidelines for witness expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for one witness from any one organization and payment will take place upon application, but that the chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Watt moved:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to direct communications officer(s) assigned to the committee in the development of communications plans where appropriate and to request the services of the Senate Communications Directorate for the purposes of their development and implementation; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow coverage by electronic media of the committee's public proceedings with the least possible disruption of its hearings at its discretion.

The question being put on the motion, it was adopted.

The chair informed the members of the committee that the time slots for regular meetings were Tuesday, when the Senate rises but not before 5 p.m., and Thursday, from 8 a.m. to 10 a.m.

At 6:02 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, March 23, 2010

(2)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met in camera this day at 5:14 p.m., in room 505, Victoria Building, the Chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Dallaire, Hubley, MacDonald, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine, Rompkey, P.C., and Watt (10).

*In attendance:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Ceri Au, Communications Agent, Communications Directorate of the Senate.

Que le sous-comité fasse rapport à la première occasion de ses décisions relatives aux membres du comité qui voyagent pour les affaires du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Poy propose :

Que, conformément aux lignes directrices du Sénat concernant les frais de déplacement des témoins, le comité puisse rembourser les dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un témoin par organisme, après qu'une demande de remboursement aura été présentée, mais que le président soit autorisé à permettre le remboursement de dépenses à un deuxième témoin de ce même organisme en cas de circonstances exceptionnelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Watt propose :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à diriger au besoin les agents de communications affectés au comité dans l'élaboration des plans de communications et à demander l'appui de la Direction des communications du Sénat aux fins de l'élaboration et de la mise en œuvre de ces plans; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre la diffusion des délibérations publiques du comité par les médias d'information électroniques, de manière à déranger le moins possible ses travaux et à sa discrétion.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président informe les membres du comité que l'horaire normal de ses réunions sera les mardis, à l'ajournement du Sénat mais pas avant 17 heures, et les jeudis, de 8 heures à 10 heures.

À 18 h 2, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 23 mars 2010

(2)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à huis clos, à 17 h 14, dans la salle 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (président).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Dallaire, Hubley, MacDonald, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine, Rompkey, C.P., et Watt (10).

*Également présents :* Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Ceri Au, agente de communications, Direction des communications du Sénat.



The Honourable Senator Hubley moved:

That the senators' staff be authorized to remain in the room when the committee meets in camera, unless there is a decision for a particular meeting to exclude all staff.

The question being put on the motion, it was adopted.

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee considered its draft agenda.

It was moved:

That the chair be authorized to seek authority from the Senate for the following order of reference:

That the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans be authorized to examine and to report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans;

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the First Session of the Thirty-ninth Parliament be referred to the committee; and

That the committee report from time to time to the Senate but no later than June 30, 2011, and that the Committee retain all powers necessary to publicize its findings until December 31, 2011.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 5:56 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

*La greffière du comité,*

Danielle Labonté

*Clerk of the Committee*

L'honorable sénateur Hubley propose :

Que le personnel des sénateurs soit autorisé à demeurer dans la salle pendant les réunions à huis clos, à moins que le comité ne décide pour une séance particulière d'exclure tout le personnel.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Conformément à l'article 92(2)e) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour.

Il est proposé :

Que le président soit autorisé à demander au Sénat d'approuver l'ordre de renvoi suivant :

Que le comité sénatorial permanent des pêches et des océans soit autorisé à examiner, en vue d'en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada;

Que les documents reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité sur ce sujet depuis le début de la première session de la 39<sup>e</sup> législature soient renvoyés au comité; et

Que le comité fasse périodiquement rapport au Sénat, mais au plus tard le 30 juin 2011, et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 décembre 2011.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 17 h 56, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

**REPORT OF THE COMMITTEE**

Wednesday, March 17, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans has the honour to table its

**FIRST REPORT**

Your committee, which was authorized by the Senate to incur expenses for the purpose of its examination and consideration of such legislation and other matters as were referred to it, reports, pursuant to rule 104(2), that the expenses incurred of the committee during the Second Session of the Fortieth Parliament are as follows:

With respect to its special study on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans:

Transportation and Communications	\$ 218,365
Professional and Other Services	15,938
All Other Expenditures	15,185
Witness Expenses	13,434
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 262,922</b>

In addition to the expenses for its special study as set out above, the committee also incurred general postal charges in the amount of \$ 327.

During this session, the committee considered one order of reference, held 29 meetings and heard more than 46 hours of testimony from 71 witnesses. In total, the committee produced 7 reports. In addition to hearings in Ottawa, the committee conducted fact-finding work in Winnipeg, Manitoba, Rankin Inlet and Cambridge Bay, Nunavut, in Hay River and Inuvik, Northwest Territories, in Juneau and Sitka, Alaska and in Victoria, British Columbia, and held public hearings in Yellowknife and Inuvik, Northwest Territories.

Respectfully submitted,

*Le vice-président,*

**DENNIS GLEN PATTERSON**

*Deputy Chair*

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le mercredi 17 mars 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans a l'honneur de déposer son

**PREMIER RAPPORT**

Votre comité, qui a été autorisé par le Sénat à engager des dépenses aux fins d'examiner les mesures législatives et autres questions qui lui ont été renvoyées, dépose, conformément à l'article 104(2) du Règlement, le relevé suivant des dépenses contractées à cette fin par le comité au cours de la deuxième session de la quarantième législature :

Relativement à son étude sur les questions relatives au cadre stratégique actuel en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada :

Transports et communications	218 365 \$
Services professionnels et autres	15 938
Autres dépenses	15 185
Dépenses des témoins	13 434
<b>TOTAL</b>	<b>262 922 \$</b>

Outre les dépenses listées ci-dessus encourues dans le cadre de son étude spéciale, le comité a encouru des frais généraux de poste s'élevant à 327 \$.

Durant la session en cause, le comité a examiné un ordre de renvoi, tenu 29 réunions et entendu plus de 46 heures de témoignages de 71 témoins. Au total, le comité a produit 7 rapports. En plus des audiences qui ont eu lieu à Ottawa, le comité a effectué une mission d'étude à Winnipeg au Manitoba, à Rankin Inlet et Cambridge Bay au Nunavut, à Hay River et Inuvik dans les Territoires du Nord-Ouest, à Juneau et Sitka en Alaska, et à Victoria en Colombie-Britannique, et a tenu des audiences publiques à Yellowknife et à Inuvik dans les Territoires du Nord-Ouest.

Respectueusement soumis,



## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 16, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:02 p.m., pursuant to rule 88 of the *Rules of the Senate*, to organize the activities of the committee.

[English]

**Danielle Labonté, Clerk of the Committee:** Welcome to the organization meeting of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

Honourable senators, as clerk of your committee, it is my duty to preside over the election of the chair. I am ready to receive a motion to that effect.

**Senator Poy:** I nominate Senator Rompkey as chair.

**Ms. Labonté:** Are there any other nominations?

It is moved by the Honourable Senator Poy and seconded by Senator Cochrane that the Honourable Senator Rompkey do take the chair of this committee.

Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Ms. Labonté:** I declare the motion carried.

I invite the Honourable Senator Rompkey to take the chair.

**Senator Bill Rompkey (Chair)** in the chair.

**The Chair:** We have an agenda to go through, honourable senators. The second item of business is the election of a deputy chair. I am open for nominations.

**Senator Greene:** I nominate Senator Patterson.

**The Chair:** Are there any further nominations?

**Senator Poy:** I nominate Senator Cochrane.

**Senator Cochrane:** I decline.

**The Chair:** Are there further nominations? There being no further nominations, I think we can consider nominations closed and declare Senator Patterson elected deputy chair. Congratulations.

We have to go through a few other motions. The next motion is:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the chair, the deputy chair, and one other member of the committee, to be designated after the usual consultation; and

That the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witness, and to schedule hearings.

Will someone make that motion?

**Senator Hubley:** I so move.

**The Chair:** Is it agreed?

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 16 mars 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 2, conformément à l'article 88 du *Règlement du Sénat*, afin d'organiser les activités du comité.

[Traduction]

**Danielle Labonté, greffière du comité :** Bienvenue à la séance d'organisation du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

Honorables sénateurs, à titre de greffière de votre comité, j'ai le devoir de présider à l'élection de la présidence. Je suis prête à recevoir une motion à cet effet.

**Le sénateur Poy :** Je propose le sénateur Rompkey à la présidence.

**Mme Labonté :** Y a-t-il d'autres propositions?

Il est proposé par l'honorable sénateur Poy, appuyé par le sénateur Cochrane, que l'honorable sénateur Rompkey assume la présidence du comité.

Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

**Des voix :** D'accord.

**Mme Labonté :** La motion est adoptée.

J'invite l'honorable sénateur Rompkey à occuper le fauteuil.

**Le sénateur Bill Rompkey (président)** occupe le fauteuil.

**Le président :** Honorables sénateurs, nous avons un ordre du jour à suivre. Le deuxième point à l'ordre du jour porte sur l'élection à la vice-présidence. Je suis prêt à recevoir vos propositions.

**Le sénateur Greene :** Je propose le sénateur Patterson.

**Le président :** Y a-t-il d'autres propositions?

**Le sénateur Poy :** Je propose le sénateur Cochrane.

**Le sénateur Cochrane :** Je refuse.

**Le président :** Y a-t-il d'autres propositions? Comme il n'y en a pas, nous pouvons considérer, je crois, que la mise en candidature est terminée, et le sénateur Patterson est élu à la vice-présidence. Félicitations.

Nous avons d'autres motions à traiter. La prochaine motion se lit comme suit :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit composé du président, du vice-président et d'un autre membre du comité désigné après les consultations d'usage; et

Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

Quelqu'un peut proposer cette motion?

**Le sénateur Hubley :** J'en fais la proposition.

**Le président :** Le comité est-il d'accord?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Item 4 is a motion that the committee publish its proceedings; and that the chair be authorized to set the number of printed copies to meet demand. Do I have a mover?

**Senator Patterson:** I so move.

**The Chair:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Item 5 is a motion to hold meetings and to receive evidence when quorum is not present:

That, pursuant to rule 89, the chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the publication of the evidence when a quorum is not present, provided that a member of the committee from both the government and the opposition be present.

**Senator Cochrane:** I so move.

**The Chair:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Item 6 is motion for the financial report:

That the committee adopt the draft first report, prepared in accordance with rule 104.

Has the report been distributed?

**Ms. Labonté:** Yes.

**The Chair:** Senators have a copy of the report. It is the usual report to cover costs of transportation and communications, professional and other services, all other expenditures and witnesses' expenses.

Why do we pay witnesses' expenses?

**Ms. Labonté:** These expenses occurred at the end of the last fiscal year.

**The Chair:** They are not from the current budget.

**Ms. Labonté:** They were in the budget in the previous year but not in the budget this year. A small amount of money needed to be paid.

**The Chair:** Senators, the total is \$262,922, which is standard. We will have to decide how to use it. We will ask the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration for that amount.

**Ms. Labonté:** Those expenses are last year's expenses.

**The Chair:** These expenses have been incurred.

Do I have a motion?

**Senator Patterson:** I so move.

**The Chair:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Le point 4 est une motion voulant que le comité fasse publier ses délibérations; et que la présidence soit autorisée à fixer la quantité de copies imprimées en fonction des besoins. Quelqu'un veut proposer la motion?

**Le sénateur Patterson :** J'en fais la proposition.

**Le président :** Le comité est-il d'accord?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** La motion est adoptée.

Le point 5 est une motion visant à tenir des réunions et à entendre des témoignages en l'absence de quorum :

Que, conformément à l'article 89 du Règlement, la présidence soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, pourvu qu'un membre du comité du gouvernement et un membre de l'opposition soient présents.

**Le sénateur Cochrane :** J'en fais la proposition.

**Le président :** Le comité est-il d'accord?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** La motion est adoptée.

Le point 6 est une motion concernant le rapport financier :

Que le comité adopte l'ébauche du premier rapport, préparé conformément à l'article 104 du Règlement.

Le rapport a-t-il été distribué?

**Mme Labonté :** Oui.

**Le président :** Les sénateurs ont une copie du rapport. Il s'agit du rapport habituel qui prévoit les coûts des transports et des communications, les services professionnels et autres, les autres dépenses ainsi que les dépenses des témoins.

Pourquoi assumons-nous les dépenses des témoins?

**Mme Labonté :** Ces dépenses ont été faites à la fin de la dernière année financière.

**Le président :** Elles ne sont pas imputées au budget actuel.

**Mme Labonté :** Elles étaient prévues dans le budget de l'année précédente, mais pas dans le budget de cette année. Une petite somme d'argent devait être payée.

**Le président :** Sénateurs, le total s'élève à 262 922 \$, ce qui est habituel. Nous devons décider comment cet argent sera utilisé. Nous demanderons cette somme au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

**Mme Labonté :** Ce sont les dépenses de l'an dernier.

**Le président :** Ces dépenses ont été faites.

Quelqu'un propose la motion?

**Le sénateur Patterson :** J'en fais la proposition.

**Le président :** Le comité est-il d'accord?

**Des voix :** D'accord.



**The Chair:** Carried.

Item 7 is for research staff. I need a motion that the committee ask the Library of Parliament to assign analysts to the committee. I would say not any old analyst because we would like to have Claude Emery assigned to the committee again. Without Claude, we cannot operate.

**Senator Cochrane:** I move that the committee ask the Library of Parliament to assign Claude Emery to the committee.

**The Chair:** I have a motion:

That the committee ask the Library of Parliament to assign Claude Emery;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the chair, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

**Senator Cochrane:** I so move.

**The Chair:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Item 8 authorizes the committee to commit funds and certify accounts. I need a motion:

That, pursuant to section 7, chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority to commit funds be conferred individually on the chair, the deputy chair and the clerk of the committee;

That, pursuant to section 8, chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred individually on the chair, the deputy chair and the clerk of the committee; and

That, notwithstanding the foregoing, in cases related to consultants and personnel services, the authority to commit funds and certify accounts be conferred jointly on the chair and deputy chair.

The motion is standard.

**Senator Watt:** I so move.

**The Chair:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Item 9 is about travel. I need a motion:

That the committee empower the Subcommittee on Agenda and Procedure to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

**Senator Patterson:** I so move.

**Le président :** La motion est adoptée.

Le point 7 concerne le personnel de recherche. J'ai besoin d'une motion voulant que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des analystes au comité. Je ne dirai pas n'importe quel analyste, parce que nous aimerions que Claude Emery soit encore affecté au comité. Sans Claude, nous ne pouvons pas fonctionner.

**Le sénateur Cochrane :** Je propose que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter Claude Emery au comité.

**Le président :** J'ai une motion :

Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter Claude Emery au comité;

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services d'experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que la présidence, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

**Le sénateur Cochrane :** J'en fais la proposition.

**Le président :** Le comité est-il d'accord?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** La motion est adoptée.

Le point 8 vise à autoriser le comité à engager des fonds et à approuver les comptes à payer. J'ai besoin d'une motion :

Que, conformément à l'article 7, chapitre 3:06, du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'engager des fonds du comité soit conférée individuellement au président, au vice-président et au greffier du comité;

Que, conformément à l'article 8, chapitre 3:06, du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'engager les comptes à payer au nom du comité soit conférée individuellement au président, au vice-président et au greffier du comité; et

Que, nonobstant ce qui précède, lorsqu'il s'agit de services de consultants et de personnel, l'autorisation d'engager des fonds et d'approuver les comptes à payer soit conférée conjointement au président et au vice-président.

Il s'agit d'une motion courante.

**Le sénateur Watt :** J'en fais la proposition.

**Le président :** Le comité est-il d'accord?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** La motion est adoptée.

Le point 9 porte sur les déplacements. J'ai besoin d'une motion :

Que le comité autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

**Le sénateur Patterson :** J'en fais la proposition.

**The Chair:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Item 10 is on the designation of members travelling on committee business. I need a motion:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

- 1) determine whether any member of the committee is on "official business" for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the Senators Attendance Policy, published in the *Journals of the Senate* on Wednesday, June 3, 1998; and
- 2) consider any member of the committee to be on "official business" if that member is: (a) attending an event or meeting related to the work of the committee; or (b) making a presentation related to the work of the committee; and

That the subcommittee report at the earliest opportunity any decisions taken with respect to the designation of members of the committee travelling on committee business.

Do I have a motion?

**Senator MacDonald:** I so move.

**Senator Watt:** Can this travel be interpreted as not necessarily committee work but related to committee work or to Senate matters?

**The Chair:** It must be related to committee work. It says: "That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to determine whether any member of the committee is on "official business." I would say the line should finish with, "on behalf of the committee."

**Senator Greene:** The member can attend an event or meeting related to the work of the committee.

**The Chair:** That is right. For example, someone might want to attend the annual meeting of a fisheries association.

**Senator Watt:** Are conferences included?

**The Chair:** That is a judgment call. It is up to the steering committee to determine authorization for a conference. I do not know the answer.

**Senator Watt:** We can leave it at that.

**The Chair:** Let us leave it without an answer for now.

I have a mover for the motion. Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Item 11 is for travelling and living expenses of witnesses.

**Le président :** Le comité est-il d'accord?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** La motion est adoptée.

Le point 10 porte sur la désignation des membres qui voyagent pour les affaires du comité. J'ai besoin d'une motion :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à :

- 1) déterminer si un membre du comité remplit un « engagement officiel » au sens de l'alinéa 8(3)a) de la politique relative à la présence des sénateurs, publiée dans les *Journaux du Sénat* du mercredi 3 juin 1998, et
- 2) considérer qu'un membre du comité remplit un « engagement officiel » si ce membre : a) assiste à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou b) fait un exposé ayant trait aux travaux du comité; et

Que le sous-comité fasse rapport à la première occasion de ses décisions relatives aux membres du comité qui voyagent pour les affaires du comité.

Quelqu'un propose la motion?

**Le sénateur MacDonald :** J'en fais la proposition.

**Le sénateur Watt :** Cette motion signifie-t-elle que ces déplacements ne sont pas nécessairement des travaux du comité, mais qu'ils ont trait aux travaux du comité ou aux affaires du Sénat?

**Le président :** Ils doivent être liés aux travaux du comité. La motion dit : « Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à déterminer si un membre du comité remplit un « engagement officiel ». » Je dirais que la phrase devrait se terminer par « au nom du comité ».

**Le sénateur Greene :** Le membre du comité peut assister à un événement ou une rencontre qui a trait aux travaux du comité.

**Le président :** C'est exact. Par exemple, quelqu'un pourrait vouloir assister à l'assemblée annuelle d'une association de pêcheurs.

**Le sénateur Watt :** Les conférences sont-elles comprises?

**Le président :** Ce serait une décision discrétionnaire. C'est au comité de direction d'autoriser la participation à une conférence. Je n'ai pas la réponse.

**Le sénateur Watt :** Nous pouvons laisser cette question en suspens.

**Le président :** Laissons cette question sans réponse pour l'instant.

Quelqu'un a proposé la motion. Le comité est-il d'accord?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** La motion est adoptée.

Le point 11 porte sur les frais de déplacement des témoins.



I need a motion:

That, pursuant to the Senate guidelines for witness expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for one witness from any one organization and payment will take place upon application, but that the chair be authorized to approve expenses for a second witness, should there be exceptional circumstances.

I have a question for the clerk: There was an amount of money in the Senate budget for witnesses apart from committee budgets. Is that situation still the case?

**Ms. Labonté:** Yes.

**The Chair:** Witnesses' expenses do not come out of our budget, per se.

**Ms. Labonté:** That is right, but we approve the expenses.

**The Chair:** The money comes out of another subvention. We authorize the witnesses but we do not pay for them.

**Ms. Labonté:** This situation has been the case since April 1, 2009.

**The Chair:** Do I have a mover?

**Senator Poy:** I so move.

**The Chair:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** It is agreed.

Communications is the next item. I need a motion:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to direct communications officers assigned to the committee in the development of communications plans where appropriate and to request the services of the Senate communications directorate for the purposes of their development and implementation; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow such coverage at its discretion.

Do I have a mover?

**Senator Watt:** I so move.

**The Chair:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** It is agreed.

The next item is the time slot. My suggestion is that we approve the first two lines but not the third line. The first two lines, read: Tuesday, when the Senate rises, but not before 5 p.m., to 7 p.m.

I think we are all agreed on that time.

As I listened to conversations today, there does not seem to be a ground swell of support for the third line: Thursday at 8 a.m. to 10 a.m.

J'ai besoin d'une motion :

Que, conformément aux lignes directrices du Sénat gouvernant les frais de déplacement des témoins, le comité puisse rembourser les dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un témoin par organisme, après qu'une demande de remboursement ait été présentée, mais que la présidence soit autorisée à permettre le remboursement de dépenses pour un deuxième témoin du même organisme s'il y a des circonstances exceptionnelles.

J'ai une question à poser à la greffière : le budget du Sénat prévoyait une somme d'argent pour les témoins, mis à part les budgets des comités. Est-ce encore le cas?

**Mme Labonté :** Oui.

**Le président :** Les dépenses des témoins ne sont pas imputées à notre budget.

**Mme Labonté :** C'est exact, mais nous approuvons les dépenses.

**Le président :** L'argent provient d'une autre subvention. Nous autorisons les dépenses des témoins, mais nous ne les remboursons pas.

**Mme Labonté :** C'est le cas depuis le 1<sup>er</sup> avril 2009.

**Le président :** Quelqu'un propose la motion?

**Le sénateur Poy :** J'en fais la proposition.

**Le président :** Le comité est-il d'accord?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** La motion est adoptée.

Le point suivant porte sur les communications. J'ai besoin d'une motion :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à diriger au besoin les agents des communications affectés au comité pour ce qui est de l'élaboration des plans de communications et à demander l'appui de la Direction des communications du Sénat aux fins de l'élaboration et de la mise en œuvre de ces plans; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre cette diffusion à sa discrétion.

Quelqu'un propose la motion?

**Le sénateur Watt :** J'en fais la proposition.

**Le président :** Le comité est-il d'accord?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** La motion est adoptée.

Le point suivant porte sur l'horaire des réunions. Je suggère que nous approuvions les deux premières lignes, mais pas la troisième. Voici les deux premières lignes : mardi à l'ajournement du Sénat mais pas avant 17 heures, jusqu'à 19 heures.

Je crois que nous sommes tous d'accord sur ce point.

J'ai écouté quelques conversations aujourd'hui, et il ne semble pas y avoir un appui massif pour ce qui est de la troisième ligne : jeudi de 8 heures à 10 heures.

**Senator Greene:** Is there a reason why they tried to change it?

**The Chair:** I talked to Senator Di Nino at lunch. The change was in regard conflicts but we have had conflicts before. Senator Cochrane had a conflict with the Social Affairs Committee in the past but we managed it. We will never find a perfect schedule and there will always be conflicts. We manage conflicts and not everyone shows up at every meeting at the same time.

My suggestion is to ask for our old slot back at 10:45 on Thursdays because we do not always use that slot anyway. This slot is our normal one and we want it only if we need it.

My suggestion is that we approve the first two lines but not the third line.

Do I have a mover?

**Senator Manning:** I so move.

**The Chair:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Poirier:** Are we meeting this Thursday morning?

**The Chair:** No, I do not think so.

**Senator Poirier:** I had a full agenda and this item was not on it. I was wondering.

**Senator Watt:** Are we eliminating Thursdays all together?

**The Chair:** No, we are leaving it silent at the call of the chair. We are hoping to go back to our 10:45 slot.

**Senator Watt:** Regardless of which way we look at it, there will be a conflict somewhere.

**The Chair:** That is correct.

There is other business. I suggest that the first item of other business be to elect a third person for the steering committee. Is that agreed? I am open to nominations for the third person on the steering committee.

**Senator Patterson:** I nominate Senator MacDonald.

**The Chair:** Senator MacDonald has been nominated. Are there other nominations? We will close nominations, then.

Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Senator Manning has been elected as the —

**Some Hon. Senators:** No.

**The Chair:** I always get the Irish and the Scots mixed up. It is a failing of mine. I am sorry. Senator MacDonald, you are elected, sir.

**Le sénateur Greene :** Y a-t-il une raison pour laquelle ils ont essayé de changer l'horaire?

**Le président :** Je me suis entretenu avec le sénateur Di Nino à l'heure du dîner. Le changement visait à éviter des conflits, mais nous avons eu des conflits auparavant. Le sénateur Cochrane avait un conflit d'horaire avec le Comité des affaires sociales par le passé, mais nous avons composé avec la situation. Il n'y aura jamais d'horaire parfait et il y aura toujours des conflits. Nous gérons les conflits et tout le monde ne se présente pas à chaque réunion en même temps.

Je suggère que nous demandions de retourner à notre ancien horaire, à 10 h 45 le jeudi, parce que nous n'utilisons pas toujours ce créneau de toute façon. Ce créneau horaire est celui que nous avons habituellement et nous le voulons seulement si nous en avons besoin.

Je suggère que nous approuvions les deux premières lignes, mais pas la troisième.

Quelqu'un propose la motion?

**Le sénateur Manning :** J'en fais la proposition.

**Le président :** Le comité est-il d'accord?

**Des voix :** D'accord.

**Le sénateur Poirier :** Avons-nous une réunion ce jeudi matin?

**Le président :** Non, je ne le crois pas.

**Le sénateur Poirier :** J'ai un horaire très chargé, et cette réunion n'était pas prévue. Alors je me posais la question.

**Le sénateur Watt :** Est-ce que nous éliminons les réunions du jeudi?

**Le président :** Non, nous laissons les choses en plan jusqu'à la convocation de la présidence. Nous espérons revenir à notre horaire de 10 h 45.

**Le sénateur Watt :** Peu importe sous quel angle nous regardons la chose, il y aura un conflit quelque part.

**Le président :** C'est exact.

Nous avons d'autres affaires à traiter. En premier lieu, je propose que nous élisions une troisième personne pour composer le comité de direction. Le comité est-il d'accord? Je suis prêt à recevoir vos propositions à cet effet.

**Le sénateur Patterson :** Je propose le sénateur MacDonald.

**Le président :** Le sénateur MacDonald a été proposé. Y a-t-il d'autres propositions? Nous allons clore la mise en candidatures.

Le comité est-il d'accord?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Le sénateur Manning a été élu à titre de...

**Des voix :** Non.

**Le président :** Je mélange toujours les Irlandais et les Écossais. C'est une erreur de ma part. Je suis désolé. Sénateur MacDonald, vous êtes élu.



I suggest that we discuss briefly where we might go with this committee. I propose we go around the table for members to make some comments as to ideas for the committee to pursue. Then we will have a steering committee meeting. We will sift through ideas and come back to the committee with a plan of action. That is my suggestion.

Is that agreeable?

**Senator Watt:** Are you willing to hear recommendations, or you do not want to hear them now?

**The Chair:** That is what I mean: We go around the table and people say what they think the committee should talk about. We cannot do everything, so steering will have to make decisions as to where we go from here.

**Senator Manning:** I have a suggestion, and it is something we can study. However, before making that suggestion, I will refer back to the slot for regular meetings first. On Tuesday, we have slotted 5 p.m. to 7 p.m., and there is a question mark about Thursdays and whether we can accommodate a Thursday meeting.

I want to leave it to the discretion of the chair. If we need to extend our meetings on Tuesday to 8 o'clock, it will be easier than trying to arrange another meeting and have witnesses come at 8 a.m. on Thursday. We can go to three hours on Tuesday evening. If we cannot arrange a meeting at the regular slot on Thursday, no one will panic.

I am sure that possibility is something to think about. Once we are here, we are here.

Last year, the government announced the modernizing of the lighthouses around Canada. That issue is a major one in Newfoundland and Labrador, in Atlantic Canada, and I am sure, also in Quebec, New Brunswick and on the West Coast of our country. After some discussion with the public, the minister decided to put the initiative on hold for the time being. That decision is a major concern with many people in Newfoundland and Labrador, and it was brought up even during our winter break.

The issue is something we might work on and maybe present a report. There is a lot of concern out there in relation to the modernization of the lighthouses and not having personnel there, and whether every lighthouse can be automated or whether only some can be. There is a safety point of view regarding fishing vessels and so on around our coastlines.

The issue would provide for an interesting discussion, and it is a country-wide issue. We can make recommendations to the minister and the department. I did some research and work has been done in the past, but I do not know if the research has been as detailed as we need, especially if we want to make decisions on closing down some lighthouses and modernizing others.

Je propose que nous discussions brièvement des travaux que pourrait entreprendre le comité. Je propose que nous fassions un tour de table pour que les membres du comité puissent faire des commentaires et lancer des idées que le comité pourrait approfondir. Le comité de direction se réunira ensuite. Nous examinerons les idées reçues et présenterons ensuite un plan d'action au comité. C'est ce que je propose.

Êtes-vous d'accord?

**Le sénateur Watt :** Êtes-vous prêt à écouter des recommandations, ou vous ne voulez pas les entendre maintenant?

**Le président :** Voici ce que je veux dire : nous faisons un tour de table et les membres proposent des dossiers qui, selon eux, devraient retenir l'attention du comité. Nous ne pouvons pas tout faire, alors le comité de direction devra prendre des décisions quant à l'orientation du comité.

**Le sénateur Manning :** J'ai une suggestion, et c'est une chose que nous pouvons étudier. Toutefois, avant de présenter ma suggestion, j'aimerais revenir d'abord à l'horaire des réunions régulières. Le mardi, nous avons prévu de nous réunir de 17 heures à 19 heures, et il y a un point d'interrogation pour ce qui est des jeudis et à savoir si nous pouvons tenir une réunion le jeudi.

J'aimerais laisser cela à la discrétion de la présidence. Si nous devons prolonger nos réunions du mardi jusqu'à 20 heures, ce sera plus facile que d'essayer d'organiser une autre réunion et de convoquer des témoins pour 8 heures le jeudi. Nous pouvons nous réunir pendant trois heures le mardi soir. Si nous ne pouvons pas tenir une réunion à l'heure fixée le jeudi, personne ne va paniquer.

Je suis sûr que nous pouvons réfléchir à cette possibilité. Une fois que nous sommes ici, nous sommes ici.

L'an dernier, le gouvernement a annoncé la modernisation des phares partout au Canada. Cette question est importante à Terre-Neuve-et-Labrador, au Canada atlantique et, j'en suis certain, au Québec, au Nouveau-Brunswick et sur la côte Ouest du Canada également. Après quelques consultations publiques, le ministre a décidé de mettre l'initiative en veilleuse pour l'instant. Cette décision inquiète un grand nombre de personnes à Terre-Neuve-et-Labrador, et la question a été soulevée même durant notre pause hivernale.

Nous pourrions nous pencher sur ce dossier et peut-être présenter un rapport. On se préoccupe beaucoup de la modernisation des phares et de l'absence de personnel à ces endroits, et on se demande si tous les phares ou seulement quelques-uns peuvent être automatisés. Il y a de la sécurité des bateaux de pêche et d'autres qui sillonnent nos côtes.

La question pourrait susciter un débat intéressant et elle concerne l'ensemble du pays. Nous pouvons faire des recommandations au ministre et au ministère. J'ai fait quelques recherches, et des travaux ont été réalisés par le passé, mais je ne sais pas si les recherches ont été assez approfondies pour nous permettre, entre autres, de prendre des décisions concernant la fermeture de certains phares et la modernisation d'autres phares.

I throw out that suggestion, and it might create interest around the table, as it affects all of us in our home provinces.

**Senator Hubley:** I want to —

**The Chair:** Hang on. I am sorry. I have a list. Next is Senator Nancy Ruth.

**Senator Nancy Ruth:** Being a Great Lakes lass, I am concerned about bulk water exports. Senator Carney's point about the free trade agreement and who has the authority within the Canadian government to export our water is of concern to me.

As I remember, her arguments were that the authority was with the minister, with no reference to Parliament. I would like to have another look at this issue and find out what the facts are. The general area of bulk water exports interests me, because I am sure the United States will be looking forward to it.

**Senator Cochrane:** I have a question for Senator Manning. Does his suggestion mean we meet once a week?

**The Chair:** I think Senator Manning suggested we extend our Tuesdays until such time as we negotiate the Thursday slot.

**Senator Manning:** If need be.

**The Chair:** I assume there will be negotiations, and not only with this committee. Others will want to negotiate with the whips, as well. Until such time as we have negotiated a reasonable Thursday slot, we take the opportunity to extend the Tuesday slot, if needed.

**Senator Manning:** On the Defence Committee, we have slotted from 4 p.m. to 8 p.m. on Mondays. That slot does not necessarily mean we sit from 4 to 8. If we have two witnesses, we might sit from 4 until 6 or from 4 until 7. However, at least the time slot is there in case we need it.

Due to scheduling conflicts with other committees, we may not be able to have another time on Thursday, so it might be better to have our schedule in place.

**Senator Cochrane:** I have another suggestion, something that has taken place recently in Boston. I think our Fisheries Committee should be part of the International Boston Seafood Show. I was there with Senator Jack Marshall years ago. It is a fabulous show. Newfoundlanders are involved, as well as other Canadians, and it is the highlight of the fishing industry. I think the Fisheries Committee should be part of that show. It happens once a year and it recently took place. Claude was there before.

**Claude Emery, Analyst, Library of Parliament:** It usually takes place in the first week of March if I am not mistaken, so it is over now.

Je lance cette idée, qui pourrait intéresser les gens autour de la table, puisque cette question nous touche tous, dans chacune de nos provinces.

**Le sénateur Hubley :** Je veux...

**Le président :** Attendez. Je suis désolé. J'ai une liste. C'est au tour du sénateur Nancy Ruth.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Étant originaire de la région des Grands Lacs, je suis préoccupée par les exportations massives d'eau. Le point soulevé par le sénateur Carney au sujet de l'accord de libre-échange et de celui qui a le pouvoir au sein du gouvernement canadien d'exporter notre eau me préoccupe.

Si ma mémoire est bonne, elle disait que le ministre avait ce pouvoir, sans que le Parlement ne soit concerné. J'aimerais que nous regardions encore cette question et établir ce que sont les faits. Toute la question des exportations massives d'eau m'intéresse, parce que je suis certaine que les États-Unis compteront bien en profiter.

**Le sénateur Cochrane :** J'ai une question à poser au sénateur Manning. Propose-t-il que le comité se réunisse une fois par semaine?

**Le président :** Je crois que le sénateur Manning a proposé que nous prolongions nos séances du mardi jusqu'à ce que nous ayons négocié l'horaire du jeudi.

**Le sénateur Manning :** Au besoin.

**Le président :** Je présume qu'il y aura des négociations, et non seulement avec notre comité. D'autres voudront négocier avec les whips également. Jusqu'à ce que nous ayons négocié un horaire raisonnable pour le jeudi, nous avons la possibilité de prolonger la séance du mardi, au besoin.

**Le sénateur Manning :** Le Comité de la défense a fixé ses réunions de 16 heures à 20 heures le lundi. Cela ne signifie pas nécessairement que le comité siégera de 16 heures à 20 heures. Si nous avons deux témoins, nous pourrions siéger de 16 heures à 18 heures, ou de 16 heures à 19 heures. Toutefois, nous avons au moins ce créneau horaire, au cas où nous en aurions besoin.

Compte tenu des conflits d'horaire avec d'autres comités, nous ne pourrions peut-être pas avoir un autre créneau horaire le jeudi, alors il vaudrait peut-être mieux établir notre calendrier.

**Le sénateur Cochrane :** J'ai une autre suggestion, qui a trait à quelque chose qui a eu lieu récemment à Boston. Je crois que le Comité des pêches devrait participer au International Boston Seafood Show. J'y étais avec le sénateur Jack Marshall il y a plusieurs années. C'est une exposition fabuleuse. Des Terre-Neuviens y participent et d'autres Canadiens aussi, et c'est l'événement marquant de l'industrie des pêches. Je crois que le Comité des pêches devrait participer à cette exposition. Elle se tient une fois par année, et elle a eu lieu récemment. Claude était là auparavant.

**Claude Emery, analyste, Bibliothèque du Parlement :** Si je ne m'abuse, l'événement a lieu habituellement au cours de la première semaine de mars, alors c'est terminé maintenant.



**Senator Cochrane:** It has recently wrapped up. Next year we could put it on our agenda.

**Senator Raine:** What would we do there?

**Senator Cochrane:** Different display booths are set up by everyone, not only by Canadians. The show is an exhibition really.

**Senator Nancy Ruth:** We could learn and tell.

**Senator Cochrane:** Exactly; it is a showcase.

**Senator Manning:** There are marketing companies from all around the world. It is a showcase of their products to the world.

**Senator Raine:** What would the role of the Senate committee be?

**Senator Cochrane:** Can we not learn from others? We can promote our fisheries, and other companies would think of the country and see how far we have progressed as well.

**Senator Watt:** It is a chance to talk to individual people also.

**Senator Cochrane:** We can also promote our products.

**Senator Raine:** The committee is not in the marketing business.

**Senator Manning:** No, but marketing of our products in Canada may be something down the road we need to look at as a committee. That is one of the major issues Canada has now as a country.

**The Chair:** We have time to think about it, so I suggest we take note of that and deal with it.

**Senator Watt:** I am disappointed, because I have been there several times. It is a good place to learn a great deal about activities related to fish, and things of that nature.

**Senator Hubley:** I have a note on the Boston fish show. It is fair to see the innovation there and what research and development dollars will do for industries. Both coasts — certainly, we on the East Coast — can benefit from speaking to fishermen and marketers. I like to see how they market fish successfully. I support that suggestion.

The lighthouse on Prince Edward Island is an important structure, not only from a fisheries point of view but for tourism. We can look at sovereignty and security in lighthouses as well, and things along that line.

**Senator MacDonald:** Of course I support that suggestion to discuss the concerns about lighthouses across the country. I believe, perhaps with the exception of St. Paul Island — I will double-check — every lighthouse in Nova Scotia is now fully automated.

**Le sénateur Cochrane :** Il a pris fin récemment. Nous pourrions l'inscrire à l'agenda pour l'an prochain.

**Le sénateur Raine :** Qu'y ferions-nous?

**Le sénateur Cochrane :** Différents kiosques sont montés par tout le monde, non seulement par des Canadiens. Il s'agit vraiment d'une exposition.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Nous pourrions apprendre et dire des choses.

**Le sénateur Cochrane :** Exactement. C'est une vitrine.

**Le sénateur Manning :** Il y a là des entreprises de commercialisation de partout dans le monde. C'est une vitrine où elles peuvent montrer leurs produits au reste du monde.

**Le sénateur Raine :** Quel serait le rôle du comité sénatorial?

**Le sénateur Cochrane :** Ne pouvons-nous pas apprendre des autres? Nous pouvons faire la promotion de nos pêches, et d'autres entreprises songeraient au Canada et verraient les progrès que nous avons faits.

**Le sénateur Watt :** C'est une occasion de nous entretenir aussi avec des individus.

**Le sénateur Cochrane :** Nous pouvons aussi faire la promotion de nos produits.

**Le sénateur Raine :** Le comité ne s'occupe pas de commercialisation.

**Le sénateur Manning :** Non, mais la commercialisation de nos produits au Canada pourrait être une chose que le comité devrait examiner. C'est là un des enjeux importants que le Canada a présentement.

**Le président :** Nous avons le temps d'y penser, alors je suggère que nous en prenions note et que nous nous penchions sur cette question.

**Le sénateur Watt :** Je suis déçu parce que j'y suis allé plusieurs fois. C'est un excellent endroit où nous pouvons en apprendre beaucoup sur les activités liées aux pêches et des choses de cette nature.

**Le sénateur Hubley :** J'ai une note sur l'exposition de Boston. Elle permet de voir l'innovation qui se fait et comment l'investissement en recherche et développement profite aux industries. Les gens des deux côtes — du moins, nous qui sommes sur la côte Est — peuvent tirer profit des entretiens qu'ils auraient avec les pêcheurs et les spécialistes de la commercialisation. J'aime voir comment ils commercialisent le poisson avec succès. J'appuie cette proposition.

Le phare de l'Île-du-Prince-Édouard est une structure importante, non seulement pour les pêches, mais aussi pour le tourisme. Nous pourrions nous pencher aussi sur les questions de souveraineté et de sécurité associées aux phares et sur des choses semblables.

**Le sénateur MacDonald :** Bien sûr, j'appuie la proposition voulant que l'on discute des préoccupations relatives aux phares partout au pays. Je crois que tous les phares en Nouvelle-Écosse, sauf peut-être celui de l'île Saint-Paul — je vais vérifier — sont maintenant entièrement automatisés.

**An Hon. Senator:** That is right.

**Senator MacDonald:** There is a starting point there for examination and how things progress and where to go from here.

You may recall in our last meetings before Christmas, I discussed such things as the lifting of the drilling moratorium on Georges Bank in 2012. That specific item will be a big issue because the Americans will be aggressive when it comes to drilling on Georges Bank. In theory, it does make sense for Americans to be drilling on one side and us not to be drilling on the other. There is a bigger question here in regards to energy production offshore.

We have a situation now where much more effort will be put into wind turbine production: tidal power, for example, on the east coast and the Bay of Fundy. Nova Scotia recently announced a \$100-million-plus investment in the old Trenton railcar yard where Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, DSME, in conjunction with the provincial and the federal government, will build both wind turbines and the towers. My understanding is, from speaking to some of the principals in the company, there will be many more wind turbine farms offshore, as opposed to on land. Turbines and towers tend to be less of an issue offshore. If they are a mile or two out, they cannot be seen — out of sight, out of mind. When people see them, they become an issue. There will be a lot of growth in this area and issues coming out of this growth, and we will be well advised to be on the front end of this issue, as opposed to playing catch-up in years to come. That issue is one that should be on the agenda for discussion.

**The Chair:** We are making notes of all these suggestions.

**Senator Raine:** I want the committee to look at the pollock fishery bycatch in the Gulf of Alaska and its impact on stocks both in the Yukon and in British Columbia, especially the halibut stocks. I have looked online at a few things, and many people in Alaska are against this issue as well, but it appears that right now, there are not enough observers on the fishing boats. These boats drag on the bottom, and there is a lot of degradation of the environment. The issue is serious for the halibut stock, and I fail to understand, when this type of fishing is so destructive, why it is allowed to proceed. The only thing I can think of is that whoever has the money pays to have their way.

From the blogs I have been reading of people who live in Alaska, they are almost begging the Canadians to shut them down. I believe, right now the halibut treaty is the oldest fishing treaty in Canada between Canada and the U.S., and that treaty takes the biomass and divides it between the two countries, but the biomass is significantly decreased by American fishermen killing all the halibut and the bycatch, and that kill is not coming out of their

**Une voix :** C'est exact.

**Le sénateur MacDonald :** C'est un point de départ pour une étude, et nous verrons ensuite comment les choses progressent et où elles vont nous mener.

Vous vous souviendrez peut-être qu'au cours des dernières réunions que nous avons tenues avant Noël, j'avais parlé de la levée du moratoire sur le forage au banc Georges en 2012. Cette question précise sera très importante parce que les Américains donneront l'assaut lorsqu'il sera question de forage au banc Georges. En théorie, il est logique que les Américains fassent du forage d'un côté et que nous n'en fassions pas de l'autre. Il y a une question encore plus importante ici quand on songe à la production d'énergie au large.

En effet, d'importants efforts seront déployés dans la production d'énergie éolienne : pensons, par exemple, à l'énergie marémotrice sur la côte est et la baie de Fundy. La Nouvelle-Écosse a récemment annoncé un investissement de plus de 100 millions de dollars dans l'ancienne usine de fabrication de wagons de Trenton, là où Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, ou DSME, de concert avec les gouvernements provincial et fédéral, construira des tours et des pales d'éoliennes. J'ai cru comprendre, après m'être entretenu avec certains dirigeants de l'entreprise, qu'il y aura beaucoup plus d'éoliennes au large que sur la terre. Les éoliennes semblent poser moins de problème au large. Si elles sont à un mille ou deux au loin, on ne peut pas les voir — loin des yeux, loin du cœur. Lorsque les gens les voient, les éoliennes posent problème. Il y aura une importante expansion dans ce secteur, qui suscitera des questions, et nous serions avisés de nous tenir aux premières loges, au lieu de faire du rattrapage les années suivantes. Ce dossier devrait être au programme et faire l'objet de discussion.

**Le président :** Nous prenons note de toutes les suggestions.

**Le sénateur Raine :** Je voudrais que le comité se penche sur la capture accessoire du colin noir dans le golfe d'Alaska et ses répercussions sur les stocks tant au Yukon qu'en Colombie-Britannique, particulièrement le stock de flétan. J'ai fait quelques recherches en ligne, et bien des gens en Alaska s'y opposent eux aussi, mais il semble qu'en ce moment, il n'y a pas assez d'observateurs sur les bateaux de pêche. Ces bateaux draguent les fonds et causent une importante détérioration de l'environnement. La situation est grave pour le stock de flétan, et je n'arrive pas à comprendre qu'on permette encore cette méthode de pêche alors qu'elle est tellement destructive. La seule raison à laquelle je peux penser, c'est que ceux qui ont l'argent paient pour qu'on les laisse faire.

Dans les blogs que j'ai lus de gens qui vivent en Alaska, on supplie quasiment les Canadiens d'y mettre fin. Je crois qu'actuellement, le traité sur le flétan est le plus ancien traité de pêche du Canada avec les États-Unis, et ce traité part de la biomasse et la divise entre les deux pays, mais la biomasse est nettement amputée par les pêcheurs américains qui tuent tous les flétans, ainsi que par les prises accessoires, et ces prises ne sont



quota but decreasing the total quota for Canadians. We are losing hundreds of millions of dollars because the fish stock is diminishing. I think we need to take a serious look at that issue.

**Senator Watt:** Does that issue apply only to halibut, or does it apply to salmon too?

**Senator Raine:** The salmon in the Yukon River are suffering because of it as well.

**Senator Nancy Ruth:** I know nothing about fisheries so I will put that information out there.

One of my dreams for the Senate is that, before we pick a study, we invite experts in — and it sounds like there are many around this table — to find out the value added before we pick the study. What difference will it make if the Senate studies X, Y or Z issue? I wish all committees would take that approach rather than studying their favourite issues. I put that suggestion out there for the steering committee to consider.

**Senator Raine:** I agree with Senator Nancy Ruth. We could have our researchers take a quick look and give us more information on these different subjects to see if they are worth studying.

**Senator Cochrane:** That suggestion applies where there is value added.

**Senator Patterson:** I recommend that we look at the lighthouse issue. It was last studied, I believe, by our committee in 1999, and the motion made at the time from this committee was that there be a moratorium on further de-staffing of light stations and the moratorium should be extended until such time as it can be demonstrated that the automated weather detection systems are consistently reliable.

There are now, I understand, approximately 50 staffed lighthouses, on both the East and West Coasts, in Newfoundland and Labrador and in B.C. I think there are 23 in Newfoundland and Labrador and 27 in B.C. These communities are isolated. I think it is timely, as other senators have said, to see at the issue of how the automated system is working. That is one bit of useful work the committee can do.

I also am aware of the pollock fishery bycatch, because it has had big implications on the salmon stocks in Yukon. I have a news story here from February of last year about a significant bycatch, allegedly up to 122,000 Chinook salmon in 2007, a significant and growing number, up from 32,000 in 2002.

Maybe the issue here is not only on this coast. I do not know if there are other cross-border fisheries management issues that we can roll into this one. This issue is, of course, between the Americans and Canadians, but perhaps we can roll other cross-border issues into this one. I endorse pursuing that subject, as Senator Raine has recommended.

pas soustraites de leur quota mais diminuent néanmoins celui des Canadiens. La diminution des stocks nous fait perdre des centaines de millions de dollars. Je pense qu'il y a lieu de faire un examen sérieux de la question.

**Le sénateur Watt :** Est-ce que le problème concerne seulement le flétan, ou aussi le saumon?

**Le sénateur Raine :** Le saumon de la rivière Yukon en souffre aussi.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je ne sais rien des pêches, alors je l'admets d'entrée de jeu.

L'un de mes rêves pour le Sénat c'est que, avant que nous décidions de faire une étude, nous invitions préalablement des experts — et on dirait qu'il y en a beaucoup autour de cette table — pour déterminer la valeur ajoutée d'une telle étude. Quelle différence cela fera-t-il si le Sénat étudie tel ou tel enjeu? J'aimerais bien que tous les comités adoptent cette démarche plutôt que d'étudier les enjeux qu'ils préfèrent. C'est un élément de réflexion que je propose au comité de direction.

**Le sénateur Raine :** Je suis d'accord avec le sénateur Nancy Ruth. Nous pourrions demander à nos attachés de recherche de faire un examen rapide de la question et de nous renseigner un peu sur les différentes questions pour voir si elles valent la peine d'être étudiées.

**Le sénateur Cochrane :** Cette suggestion est valable s'il y a valeur ajoutée.

**Le sénateur Patterson :** Je recommande que nous examinions la question des phares. La dernière fois que notre comité l'a étudiée, je crois, c'était en 1999, et la motion qu'avait proposée notre comité à l'époque recommandait un moratoire sur la suppression des postes de gardiens de phare, moratoire qui devrait être prolongé tant qu'on n'aura pas prouvé que les systèmes automatiques d'observation météorologique sont toujours fiables.

Il y a en ce moment, je crois, une cinquantaine de phares avec gardiens sur les côtes Est et Ouest, à Terre-Neuve-et-Labrador et en Colombie-Britannique. Je pense qu'il y en a 23 à Terre-Neuve-et-Labrador et 27 en Colombie-Britannique. Ces collectivités sont isolées. Comme l'ont dit d'autres sénateurs, le moment est venu d'examiner la question du fonctionnement de ces systèmes. Voilà quelque chose d'utile que pourrait faire le comité.

Je suis aussi au courant du dossier des prises accessoires de colin noir à cause de leurs profondes répercussions sur le stock de saumon du Yukon. J'ai un article de journal, qui date de février l'année dernière, à propos d'une grosse prise accessoire, apparemment de quelque 122 000 saumons Chinook en 2007, un montant énorme et toujours en hausse, comparativement à 32 000 en 2002.

Peut-être le problème n'est-il pas seulement sur cette côte. Je ne sais pas s'il y a d'autres enjeux relatifs à la gestion des pêches transfrontalières que nous pourrions combiner à celui-ci. C'est, bien sûr, un problème entre les Américains et les Canadiens, mais peut-être pourrions-nous lier d'autres aspects transfrontaliers à celui-ci. Je suis d'accord pour que nous examinions cela, comme le recommande le sénateur Raine.

The last issue, chair, is the question of sovereignty. I gratefully acknowledge the work of this committee in the Arctic. I have spoken to members of this committee who say it is time to focus elsewhere, perhaps, but I want to mention a major initiative now under way under the United Nations Convention on the Law of the Sea to resolve circumpolar boundaries between Alaska in the United States, the Soviet Union and other Nordic countries. I believe everyone knows that Minister Lawrence Cannon is hosting a meeting of the Arctic coastal states near Ottawa on March 29 to find a peaceful way of resolving these issues based on science, on the continental shelf, and on international law principles for determining international boundaries.

We should keep an eye on that initiative because it affects our mandate, particularly with regard to resource management. Fishing rights are at stake.

Maybe Senator Manning can help me on this information; I believe that the Standing Senate Committee on National Security and Defence will take the lead on the issue of sovereignty, which is not at all inappropriate, but I have heard the chair of that committee say that because the issue is multifaceted, it involves more subjects than defence. It involves ocean boundaries and the continental shelf and it involves international relations. The chair of the Defence Committee said she will welcome other committees to be involved.

It is something we should keep an eye on, and perhaps at the invitation of the Defence Committee we can participate where appropriate to our mandate.

I want to put that item on the list of issues that I think impact our work.

**The Chair:** Thank you.

**Senator Poirier:** Being new to the committee, the subject I will talk about may have been discussed already, and it may not even be appropriate for this committee, but I will voice my thoughts and the steering committee can decide.

I am from the eastern coast of New Brunswick. The fishing industry there is lobster. Over the years, a lot has been happening in the lobster industry that is having a humongous impact on the community on the economic side and on different things. At one point, the decline in the amount of lobster available was an issue. Also, at one point a few years back, there was a process where the fishermen had an opportunity to sell their licences, their fishing boats and their rig to the government, and the government would transfer them to the Aboriginal community to give an opportunity for the Aboriginal people to go out and fish. That process lasted for a few years. Many people opted for that option because they thought it would give an opportunity to other people. However, we discovered a few years later that many people who had sold out, two or three years later ended up buying another licence or a boat from someone else. In reality, they sold

La dernière question, monsieur le président, est celle de la souveraineté. Je reconnais avec gratitude le travail qu'a fait notre comité en Arctique. J'ai parlé à des membres du comité qui estiment qu'il est temps de passer à autre chose, peut-être, mais j'aimerais parler d'une importante initiative qui a été lancée dans le cadre de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer pour résoudre la question des limites circumpolaires entre l'Alaska et les États-Unis, l'Union soviétique et les autres pays du Nord. Je suppose que tout le monde sait que le ministre Lawrence Cannon sera l'hôte d'une rencontre des États côtiers de l'Arctique près d'Ottawa le 29 mars, où on tentera de trouver un moyen pacifique, à la lumière de la science, de résoudre ces questions relatives au plateau continental et aux principes de droit international pour déterminer les frontières internationales.

Nous devrions nous tenir au courant des progrès de cette initiative parce qu'elle a une incidence sur notre mandat, particulièrement en ce qui a trait à la gestion des ressources. Les droits de pêche sont en jeu.

Peut-être le sénateur Manning peut-il m'aider à en parler; je crois que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense doit prendre la direction du dossier de la souveraineté, ce qui n'est pas du tout inapproprié, mais j'ai entendu la présidente du comité dire que, comme l'enjeu a de nombreuses facettes, il concerne aussi bien d'autres choses que la défense. Il concerne les frontières océaniques et le plateau continental et aussi les relations internationales. La présidente du Comité de la défense a dit qu'elle serait heureuse d'avoir l'apport d'autres comités.

C'est un dossier que nous devrions suivre, et peut-être à l'invitation du Comité de la défense pourrions-nous participer à ses travaux quand ceux-ci correspondront avec notre mandat.

J'aimerais ajouter cette question à la liste de celles qui, je pense, ont une incidence sur notre travail.

**Le président :** Je vous remercie.

**Le sénateur Poirier :** Comme je suis nouvelle au comité, il est possible qu'il ait déjà traité de ce dont je vais parler, et peut-être n'est-ce même pas pertinent de le faire pour notre comité, mais j'exprimerai ma pensée, et le comité de direction pourra en décider comme il l'entend.

Je suis originaire de la côte Est du Nouveau-Brunswick. On y pêche le homard. Au fil des années, le secteur de la pêche au homard a vécu bien des choses, lesquelles ont eu d'énormes répercussions sur la collectivité, au plan économique notamment. Il y a eu un temps où la chute du stock de homard posait un problème. Et puis, il y a quelques années, un processus a été établi pour permettre aux pêcheurs de vendre leur permis, leur bateau de pêche et leur équipement au gouvernement, qui les remettait aux peuples autochtones afin que les premiers habitants du pays aient la possibilité de pêcher. Ce processus a duré quelques années. Bien des gens ont opté pour cette solution parce qu'ils pensaient donner une chance à d'autres. Cependant, nous avons découvert quelques années plus tard que bien des pêcheurs qui avaient tout vendu se retrouvaient deux ou trois ans plus tard à acheter un autre permis ou un bateau de quelqu'un d'autre. En réalité, ils



their first licence but turned around and bought another. I do not know if any committee has looked into the consequences of that situation. The decline is definitely there.

In the last couple of years, we have seen a great decline in the price of lobster. Many fishermen are suffering because of that decline. I hear there is another movement now to try to eliminate or help that problem by buying out the licence this time around but not actually offering it to anyone else. The government buys the licence straight out, so that we limit the number of people who have the right to fish, to help rebuild the stock so the fishing of lobster will survive in the communities.

I do not know if the committee has looked at this issue or if it can be looked at, to recommend a solution for having a viable future in the fishing industry. Once the industry declines, it affects not only the fishermen. It affects also our fish plant workers, and it has a humongous impact on the eastern coast. New Brunswick is not the only province to have this problem. Nova Scotia, P.E.I. and Newfoundland and Labrador have the same problem, which is the declining price, the declining quantity that can be fished, and the increasing number of licences out there. I do not know if it is something we want to look at, but it is an issue in our area.

**The Chair:** We did look at it. Mr. Emery can dig out the report and let you look at it, but there is always a way of monitoring things and changes since the report. I do not think the report was extensive. We heard from fishermen: We listened and produced a brief report.

**Senator Poirier:** The study could be to understand the direction we are going in, and whether this direction is the right one. Has buying out the licences and reducing the number in the past affected the quantity we were able to fish? Is that the solution or should we look at other solutions? Is something else other than too many fishermen causing the problem?

We were having coastal eruptions over the years, and our temperatures are changing in Atlantic Canada. We are having more floods, storms and hurricanes. Do those events have an impact on this fishery? Maybe the problem is not the number of licences out there. Have we looked at the reasons why it is happening?

**The Chair:** Thank you.

**Senator Watt:** The points I want to raise, or ask questions on, include the chair and also the researcher, Claude Emery.

Regarding all the recommendations that we have put forward up to now — that is, anything to do with fish, with the Arctic and with things of that nature, as well as a certain recommendation that the committee put forward about actions to be taken — are we satisfied with the reaction we have gotten not only from this government but also from the previous government? When the response comes back to us, are we satisfied? Can we say that the job is done, or do we need to revisit some of those areas that require a tightening up of certain recommendations?

avaient vendu leur premier permis mais en avaient racheté un autre. Je ne sais pas si un comité s'est penché sur les répercussions de cette situation. La chute des stocks est une réalité.

Le prix du homard est en chute libre depuis environ deux ans. Bien des pêcheurs en souffrent. J'entends dire qu'il existe maintenant un autre mouvement pour essayer d'éliminer ou de régler le problème en achetant les permis, mais cette fois sans l'offrir à personne d'autre. Le gouvernement achète le permis pour réduire le nombre de personnes autorisées à pêcher, dans le but de reconstituer les stocks pour que la pêche au homard puisse survivre dans les collectivités.

Je ne sais pas si le comité a étudié la question ou s'il peut le faire, en vue de recommander une solution afin d'assurer un avenir viable au secteur de la pêche. À partir du moment où le secteurériclité, il n'y a pas que les pêcheurs qui sont touchés. Nos travailleurs des usines de transformation le sont aussi, et les répercussions sont énormes sur la côte Est. Le Nouveau-Brunswick n'est pas la seule province à éprouver ce problème. La Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador ont le même, c'est-à-dire la chute des prix, la baisse des quotas et le nombre croissant de permis qui sont délivrés. Je ne sais pas si c'est quelque chose que nous pourrions étudier, mais c'est en tout cas un problème dans notre région.

**Le président :** Nous l'avons étudié. M. Emery peut ressortir le rapport pour que vous puissiez le consulter, mais il y a toujours moyen de faire un suivi et de voir les changements survenus depuis le rapport. Je ne pense pas que ce rapport ait été très approfondi. Nous avons entendu les témoignages de pêcheurs; nous les avons écoutés et nous avons soumis un court rapport.

**Le sénateur Poirier :** L'étude pourrait viser à déterminer où nous allons et si c'est la bonne direction. Est-ce que le rachat des permis et la réduction de leur nombre par le passé ont eu une incidence sur les quantités que nous pouvions pêcher? Est-ce la solution, ou devrions-nous en envisager d'autres? Est-ce que le problème c'est le trop grand nombre de pêcheurs ou autre chose?

Il y a eu des éruptions sur les côtes au fil des années, et la température change dans la région de l'Atlantique. Nous avons plus d'inondations, de tempêtes et d'ouragans. Est-ce que ces phénomènes ont une incidence sur les pêches? Peut-être le problème n'est-il pas le nombre de permis délivrés. Est-ce que nous nous sommes interrogés sur les causes?

**Le président :** Merci.

**Le sénateur Watt :** Mes observations et mes questions s'adressent au président et aussi à l'attaché de recherche, Claude Emery.

À propos de toutes les recommandations que nous avons faites jusqu'à maintenant — c'est-à-dire tout ce qui concerne le poisson, l'Arctique et les questions de cet ordre, ainsi que les mesures à prendre —, est-ce que nous sommes satisfaits de la réaction que nous avons eue non seulement du gouvernement actuel, mais aussi du gouvernement qui l'a précédé? Quand nous recevons la réponse, est-ce qu'elle nous satisfait? Pouvons-nous dire que le travail est fait, ou devons-nous revenir sur certains aspects et préciser certaines recommandations?

I raise this issue because I have noticed a number of times over the years that there is a lot of information out there. No one is really collecting all that information and pulling it together into one source. When that happens, then some sort of a leadership must take place to move those areas forward. Do we need to revisit some of those areas that we have already touched on over the years?

**The Chair:** On your first question on the government response, I cannot speak for the previous government; only for this government. Mr. Emery can correct me, but the answers we received from the government supported 70 per cent to 80 per cent of the recommendations that we made. Is that a fair statement?

**Mr. Emery:** That is fair to say, yes. The committee did not receive a response from its last report, though.

**The Chair:** No, but on the reports that we have received responses, I would say the response is not overwhelmingly positive but it is positive. Again, as I recall, the government has said that they either agree or partially agree with between 70 per cent and 80 per cent of the recommendations that we have made.

From my experience, the response has been good. Would you say that, Mr. Emery?

**Mr. Emery:** I would say that, yes.

**Senator Watt:** In the area of security, for example, the Canadian Coast Guard is one area that requires attention because of what is lacking in the North. You said that well. You have been reading the materials, and so on, and that is good. We do not necessarily have to revisit that particular aspect of one of our reports. I am not talking about the overall report. There are some reports that we are happy with. However, I am getting at whether some aspects of the reports are falling through the cracks.

**Senator Raine:** Perhaps we can prepare a report card by going through our recommendations and looking at whether they have been accepted, rejected, and so on.

**Senator Watt:** Perhaps Claude Emery can go through the reports to see what recommendations have been carried out over the years. He might be in a good position to say, "I can make this recommendation. We need to do more on this."

**The Chair:** Claude Emery can go through the government's response and prepare something for all of us.

**Mr. Emery:** The response is usually worded "agree" or "partially agree." The work is already partly done. I suggest that the committee hold a follow-up meeting on the Canadian Coast Guard and the question about the responses the committee has received thus far.

**Senator Raine:** Is there money in this last budget for some of the equipment that they need?

**The Chair:** Was there money in the budget?

Je soulève la question parce que j'ai remarqué plusieurs fois, au fil des années, qu'il existe quantité de renseignements. Personne ne recueille vraiment toute cette information pour la rassembler en une seule source. Quand cela arrive, il faut qu'il y ait une espèce de leadership pour faire avancer ces dossiers. Est-ce que nous devrions revenir sur certains dossiers que nous avons déjà étudiés dans le passé?

**Le président :** Pour répondre à votre première question sur la réaction du gouvernement, je ne peux pas parler du gouvernement antérieur, seulement de celui qui est actuellement au pouvoir. M. Emery peut me corriger, mais les réponses que nous avons reçues du gouvernement appuyaient 70 à 80 p. 100 des recommandations que nous avons faites. Est-ce assez juste?

**M. Emery :** C'est assez juste, oui. Le comité n'a toutefois pas reçu de réponse à son dernier rapport.

**Le président :** Non, mais en ce qui concerne les rapports pour lesquels nous avons reçu des réponses, je dirais que la réaction n'est pas extraordinairement positive, mais elle est néanmoins positive. Et d'après ce dont je me souviens, le gouvernement s'est déclaré soit d'accord, soit partiellement d'accord avec quelque chose comme 70 à 80 p. 100 des recommandations que nous avons faites.

Selon mon expérience, la réaction a été positive. Qu'en dites-vous, monsieur Emery?

**M. Emery :** Je le pense aussi.

**Le sénateur Watt :** Pour ce qui est de la sécurité, par exemple, la Garde côtière canadienne est une question qui retient l'attention à cause des lacunes dans le Nord. Vous l'avez bien dit. Vous avez lu la documentation, entre autres, et c'est bien. Nous n'avons pas nécessairement besoin de revenir sur cet aspect particulier de l'un de nos rapports. Je ne parle pas du rapport dans son ensemble. Il y a certains rapports dont nous sommes satisfaits. Cependant, ce qui m'intéresse, c'est de savoir si d'autres aspects des rapports sont négligés.

**Le sénateur Raine :** Peut-être pourrions-nous établir une fiche de rendement en passant en revue nos recommandations pour voir si elles ont été acceptées, rejetées, et cetera.

**Le sénateur Watt :** Peut-être Claude Emery peut-il passer en revue les rapports et voir quelles recommandations se sont concrétisées au fil des années. Il serait peut-être alors bien placé pour dire : « Je peux faire cette recommandation. Nous devons faire plus sur ce point-ci. »

**Le président :** Claude Emery peut revoir les réponses du gouvernement et préparer quelque chose pour tout le monde.

**M. Emery :** La réponse est généralement formulée ainsi : « d'accord » ou « partiellement d'accord ». Le travail est déjà fait en partie. Je suggère que le comité tienne une réunion de suivi sur la Garde côtière canadienne et les réponses que le comité a reçues jusqu'à maintenant.

**Le sénateur Raine :** Est-ce que de l'argent est prévu dans ce dernier budget pour une partie de cet équipement dont elle a besoin?

**Le président :** Y avait-il des sommes prévues au budget?



**Senator Raine:** I think there was.

**The Chair:** The Vessel Traffic Reporting Arctic Canada Traffic Zone, NORDREG, was put in place. That was one recommendation we made. We said it should be made mandatory and it has been, except for ships of less than 300 tonnes. We recommended that it be mandatory for all ships. The government has made it mandatory for ships of 300 tonnes and over. Half a loaf is better than no loaf at all.

**Senator Watt:** I have one more item on lighthouses. The subject matter was brought to my attention a few years ago by Senator Carney, I believe, who raised this lighthouse study. I have a recommendation if we move in the direction of more lighthouses, for example. You know as well as I do, chair, that in the Arctic, whether the Arctic or the Subarctic, we do not have any lighthouses. They are important for the survival of the people. We have no lights whatsoever. We have no way of indicating where they are when they are operating in the dark. They can only hope that they make it to where they are going. That is the way that we travel.

**Senator Raine:** By stars and inukshuks.

**Senator Watt:** We do not see inukshuks at night so we have to look at the stars, yes.

**The Chair:** We will put that suggestion in the mix, Senator Watt.

**Senator Raine:** There are possibly hazardous areas that should be mapped and put on a list.

**Senator Manning:** Senator Patterson mentioned the meeting that Minister Cannon will have on March 29. There was some discussion around the possibility of having representatives from the Aboriginal Peoples Committee, the Defence Committee, the Fisheries and Oceans Committee and the Foreign Affairs Committee, and maybe other departments or committees that have had issues in the Arctic in the past, or will have in the future. I think they are trying to show that committees have common interests in the Arctic.

From a fisheries and oceans point of view, if we had three, four or five concerns or recommendations, we could present them at that time. There might be an opportunity for four or five committees to make a joint statement about the Arctic and give that statement more strength. Senator Wallin, as a member of the Defence Committee, mentioned it to me the other day. I told her that I would bring the suggestion here to the table. They are having the conference here with Minister Cannon the week of March 29. Perhaps we can look at our meeting schedule that week and have a meeting, whether we bring in officials from the Canadian Coast Guard and talk to them about their role in the Arctic or address some other type of fishery issue. We would have something related to our committee that was also related to the Arctic. Instead of having a dozen meetings, then taking two or three months to report, maybe in a couple of days we can have either a one- or two-page document listing issues in a general form to be addressed relating to the Arctic. As chair, I think that you

**Le sénateur Raine :** Je pense que oui.

**Le président :** Le Système de trafic de l'Arctique canadien, ou NORDREG, a été déployé. C'est le fruit de l'une de nos recommandations. Nous avons dit qu'il devrait être rendu obligatoire, et c'est maintenant le cas, à part pour les bâtiments de moins de 300 tonnes. Nous avons recommandé qu'il soit imposé pour tous les bâtiments. Le gouvernement l'a rendu obligatoire pour les bâtiments de 300 tonnes et plus. Un demi-pain vaut mieux que pas de pain du tout.

**Le sénateur Watt :** Une dernière chose, au sujet des phares. La question avait été portée à mon attention il y a quelques années par le sénateur Carney, je crois, qui est à l'origine de cette étude sur les phares. J'ai une recommandation à faire, au cas où nous irions dans le sens d'un plus grand nombre de phares, par exemple. Vous savez aussi bien que moi, monsieur le président, que dans la région arctique ou subarctique, il n'y a pas le moindre phare. Ils sont importants pour la survie de la population. Nous n'avons pas le moindre rayon de lumière. Nous n'avons aucun moyen de signaler où ils se trouvent, quand ils circulent dans le noir. Ils ne peuvent qu'espérer se rendre à bon port. C'est ainsi que nous voyageons.

**Le sénateur Raine :** En se fiant aux étoiles et aux inukshuks.

**Le sénateur Watt :** On ne voit pas tellement les inukshuks la nuit, alors il nous faut se fier aux étoiles, oui.

**Le président :** Nous ajouterons cette suggestion aux autres, sénateur Watt.

**Le sénateur Raine :** Il y a peut-être des régions dangereuses qui devraient être cartographiées et dont la liste pourrait être dressée.

**Le sénateur Manning :** Le sénateur Patterson a parlé de la rencontre que le ministre Cannon doit avoir le 29 mars. Il a été question de la possibilité d'y avoir des représentants du Comité des peuples autochtones, du Comité de la défense, du Comité des pêches et des océans et du Comité des affaires étrangères, et peut-être d'autres ministères ou comités qui ont traité dans le passé d'enjeux relatifs à l'Arctique, ou qui en traiteront à l'avenir. Je pense qu'ils essaient de démontrer que les comités ont des intérêts communs en ce qui concerne l'Arctique.

Au Comité des pêches et océans, si nous avons trois, quatre ou cinq sujets de préoccupation ou recommandations, nous pourrions les présenter à ce moment-là. Ce pourrait être une occasion pour quatre ou cinq comités de faire une déclaration conjointe sur l'Arctique, ce qui donnerait à cette déclaration plus de poids. C'est le sénateur Wallin, qui est membre du Comité de la défense, qui m'en a parlé l'autre jour. Je lui ai dit que je vous ferais part de cette suggestion. La conférence doit avoir lieu ici, avec le ministre Cannon, la semaine du 29 mars. Peut-être pourrions-nous examiner notre calendrier de réunion de cette semaine-là et envisager de convoquer des représentants de la Garde côtière canadienne pour leur parler de leur rôle en Arctique ou de traiter d'autres questions relatives aux pêches. Ce serait un sujet qui concerne notre comité et qui concerne aussi l'Arctique. Au lieu de tenir des dizaines de réunions, puis de prendre deux ou trois mois pour produire un rapport, peut-être en deux ou trois jours pourrions-nous avoir un document d'une ou deux pages énonçant de façon générale les

may be approached regarding that opportunity. I wanted to give you a heads up. If the committee agrees, that is something we can put into motion for our meeting on the thirtieth. I am sure that Senator Watt and others will have a couple of issues and witnesses that we will want to bring in. We will not drag out the report. It can be a statement to coincide with the conference. It can be something to the effect that several committees in the Senate have issues with the Arctic. These are the issues and the recommendations to address those issues.

In regard to the lighthouses, Senator Watt made an interesting comment that the North does not have any lighthouses. There are some places where some individuals think there are too many. It is not easy to take a lighthouse from the south coast of Newfoundland and move it to Nunavut, but that possibility can be part of our study. There is a heritage issue with a lot of these lighthouses. My biggest concern is not so much modernizing them. I live in a coastal community where the modernization of the lighthouses is not a big issue.

The larger issue is their heritage value. For example, if the federal government were to dispose of infrastructure in a harbour, such as a wharf, to a community group or organization, according to the law or regulation they would have to bring the wharf up to today's standard, which would be good for the next 20 to 30 years. However, the same law does not apply to lighthouses. We can shut them down or let them crumble away. We can look at a dozen different issues regarding lighthouses. Some of these lighthouses are a couple of hundred years old. They hold a large heritage and cultural value for our tourism industry. There are many ways to look at that issue, and the study would be an interesting one.

**The Chair:** Our first lighthouse in Newfoundland was built by Canada before we were a province of Canada. That is generosity. It was an international act of hands across the border.

**Senator Manning:** Maybe they were checking to see if the lights were on.

**Senator Zimmer:** I am a replacement for Senator Dallaire. Senator Patterson raised a good point and Senator Manning addressed it too. I sat for two years on Standing Senate Committee on National Security and Defence. Perhaps there can be a joint report. The Defence Committee looked at the security of boundaries and borders, including water borders such as the 200-mile limit. Our bent is more toward drugs, crime and immigration, but there is an invasion over the 200-mile limit. As both Senator Patterson and Senator Manning suggested, perhaps there could be sections in the respective reports of each committee that share common knowledge. It can serve to accelerate, exaggerate and support the issues that the committees are dealing with.

enjeux dont il conviendrait de traiter relativement à l'Arctique. Comme vous êtes notre président, je crois qu'il se peut qu'on vous parle de cette possibilité. Je voulais vous en prévenir. Si le comité est d'accord, ce serait quelque chose qu'on pourrait mettre en branle pour notre réunion du 30. Je suis sûr que le sénateur Watt et d'autres auront des sujets et des témoins à proposer. Nous ne trainerons pas pour produire le rapport. Ce pourrait être une déclaration qui coïnciderait avec la conférence. Ce pourrait être quelque chose pour signifier l'intérêt que portent plusieurs comités du Sénat à des questions concernant l'Arctique. Voici les questions ainsi que les recommandations pour les régler.

Pour ce qui est des phares, le sénateur Watt a dit quelque chose d'intéressant, quand il parlait de l'absence de phares dans le Nord. Il y a des endroits où certaines personnes trouvent qu'il y en a trop. Il ne serait pas facile de transporter un phare de la côte Sud de Terre-Neuve au Nunavut, mais on pourrait l'envisager dans le cadre de notre étude. Il y a un élément patrimonial, en ce qui concerne bon nombre de ces phares. Ma plus grande préoccupation n'est pas tant de les moderniser. Je vis dans une collectivité côtière où la modernisation des phares n'est pas tellement un sujet de préoccupation.

Ce qui préoccupe plus, c'est la valeur patrimoniale. Si le gouvernement fédéral devait, par exemple, se départir d'une infrastructure portuaire, comme un quai, et le léguer à un groupe communautaire ou une organisation, la loi ou le règlement exige que le quai soit adapté aux normes en vigueur actuellement, qui seraient applicables pour les 20 ou 30 prochaines années. Ce n'est toutefois pas la même loi qui s'applique aux phares. Nous pouvons les fermer ou les laisser tomber en ruines. Nous aurions une bonne douzaine d'aspects à examiner, par rapport aux phares. Certains d'entre eux sont âgés de deux siècles. Ils revêtent une grande valeur patrimoniale et culturelle pour notre secteur du tourisme. Il y a bien des façons d'aborder cette question, et l'étude serait intéressante.

**Le président :** Le premier phare de Terre-Neuve a été construit par le Canada avant que notre territoire ne devienne une province de notre pays. Voilà de la générosité. C'était un acte international de bienfait outre-frontière.

**Le sénateur Manning :** Peut-être est-ce qu'ils cherchaient à savoir si les lumières étaient allumées.

**Le sénateur Zimmer :** Je suis ici à la place du sénateur Dallaire. Le sénateur Patterson a soulevé une question intéressante, dont a aussi parlé le sénateur Manning. J'ai siégé pendant deux ans au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Peut-être pourrait-il y avoir un rapport conjoint. Le Comité de la défense a étudié le dossier de la sécurité des frontières et des limites, y compris les frontières maritimes, comme la zone de 200 milles. Nous nous intéressons plus aux drogues, à la criminalité et à l'immigration, mais il y a une invasion de la zone de 200 milles. Comme l'ont suggéré les sénateurs Patterson et Manning, peut-être pourrait-il y avoir des chapitres dans les rapports respectifs de chaque comité mettant en commun le savoir collectif. Cela pourrait permettre d'accélérer l'étude des questions dont traitent les comités, de les mettre en lumière et de les appuyer.



**Senator Raine:** My question is about aquaculture in British Columbia and the federal regulations. They have been consulting on the regulations and are now at the drafting and analyzing stage of the regulations. Does it make sense for this committee to look at those regulations before they are written in stone? It seems that the consultations were to end mid-February and the analyses and drafting to continue until April, followed by validation and then implementation on June 5.

I hope they are doing a good job, but I have no way of knowing. The committee provide an opportunity to put the right regulations in place so that not only is aquaculture controlled but also it is more transparent so the public has greater comfort in knowing that it is regulated properly.

**The Chair:** We will put that suggestion in the mix.

**Senator Nancy Ruth:** Language is important to me, so when we talk about lighthouses, perhaps we can describe them as "staffed," not "manned."

**The Chair:** There is no shortage of ideas. The steering committee will meet and sift through all of them to decide where we might begin. Obviously, with many diverse ideas, we will not be able to work on them all at once. We will report back to the full committee.

Is there further business? Hearing none, do I have a motion to adjourn?

(The committee adjourned.)

**Le sénateur Raine :** Ma question porte sur l'aquaculture en Colombie-Britannique et la réglementation fédérale. Ils ont mené des consultations sur la réglementation et en sont maintenant au stade de la rédaction et de l'analyse des règlements. Est-ce qu'il vaudrait la peine que le comité examine ces règlements avant qu'ils soient coulés dans le béton? Il semble que les consultations se soient achevées à la mi-février, que l'analyse et la rédaction doivent se poursuivre jusqu'en avril, avant que le tout ne soit adopté et mis en vigueur le 5 juin.

J'espère qu'ils font un bon travail, mais je n'ai aucun moyen de le savoir. Le comité a l'occasion d'adopter les règlements pertinents pour que non seulement l'aquaculture soit contrôlée, mais aussi qu'il y ait plus de transparence afin que le public soit mieux rassuré en sachant qu'elle est correctement réglementée.

**Le président :** Nous allons ajouter cette suggestion aux autres.

**Le sénateur Nancy Ruth :** La terminologie revêt pour moi beaucoup d'importance, alors quand nous parlons des phares, peut-être pourrions-nous dire qu'ils ont un « personnel », et non pas qu'ils ont des « gardiens ».

**Le président :** Il n'y a pas pénurie d'idées. Le comité directeur se réunira et fera le tri pour décider par quoi nous allons commencer. Bien évidemment, compte tenu de la quantité de sujets, nous ne pouvons pas tous les examiner tout de suite. Nous présenterons un rapport en comité plénier.

Y a-t-il autre chose? Puisqu'il n'y a rien, est-ce que nous avons une motion d'ajournement?

(La séance est levée.)









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

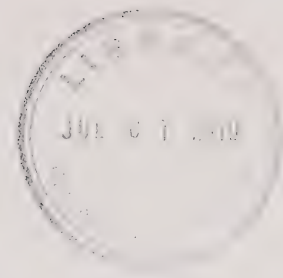
*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5



Available from:  
PWGSC – Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5  
Also available on the Internet: <http://www.parl.gc.ca>

Disponible auprès des:  
TPGSC – Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5  
Aussi disponible sur internet: <http://www.parl.gc.ca>





Third Session  
Fortieth Parliament, 2010

Troisième session de la  
quarantième législature, 2010

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Fisheries and Oceans

# Pêches et des océans

*Chair:*

The Honourable BILL ROMPKEY, P.C.

*Président :*

L'honorable BILL ROMPKEY, C.P.

Tuesday, April 13, 2010  
Tuesday, April 20, 2010

Le mardi 13 avril 2010  
Le mardi 20 avril 2010

**Issue No. 2**

**Fascicule n° 2**

### **First and second meetings on:**

### **Première et deuxième réunions concernant :**

The study on issues relating to the  
federal government's current and evolving policy  
framework for managing Canada's fisheries and oceans  
(Canadian Lighthouses)

L'étude sur les questions relatives au cadre stratégique  
en évolution du gouvernement fédéral pour  
la gestion des pêches et des océans du Canada  
(Les phares canadiens)

INCLUDING:  
THE SECOND REPORT OF THE COMMITTEE  
(*Controlling Canada's Arctic Waters:  
Role of the Canadian Coast Guard*)

Y COMPRIS :  
LE DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(*Le contrôle des eaux de l'Arctique canadien :  
Rôle de la garde côtière canadienne*)

APPEARING:  
The Honourable Gail A. Shea, P.C., M.P.,  
Minister of Fisheries and Oceans

COMPARAÎT :  
L'honorable Gail A. Shea, C.P., députée,  
ministre des Pêches et des Océans

WITNESSES:  
(*See back cover*)

TÉMOINS :  
(*voir à l'endos*)

## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Bill Rompkey, P.C., *Chair*

The Honourable Dennis Glen Patterson, *Deputy Chair*  
and

The Honourable Senators:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(or Tardif)	Nancy Ruth
Dallaire	Poirier
Hubley	Poy
* LeBreton, P.C.	Raine
(or Comeau)	Watt

\* Ex officio members  
(Quorum 4)

### *Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Manning replaced the Honourable Senator Marshall (*April 20, 2010*).

The Honourable Senator Marshall replaced the Honourable Senator Manning (*April 20, 2010*).

The Honourable Senator Cochrane replaced the Honourable Senator Marshall (*April 14, 2010*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES PÊCHES ET DES OCÉANS

*Président* : L'honorable Bill Rompkey, C.P.

*Vice-président* : L'honorable Dennis Glen Patterson  
et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(ou Tardif)	Nancy Ruth
Dallaire	Poirier
Hubley	Poy
* LeBreton, C.P.	Raine
(ou Comeau)	Watt

\* Membres d'office  
(Quorum 4)

### *Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Manning a remplacé l'honorable sénateur Marshall (*le 20 avril 2010*).

L'honorable sénateur Marshall a remplacé l'honorable sénateur Manning (*le 20 avril 2010*).

L'honorable sénateur Cochrane a remplacé l'honorable sénateur Marshall (*le 14 avril 2010*).



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, April 13, 2010

(3)

*[English]*

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Dallaire, Hubley, MacDonald, Manning, Marshall, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Raine, Rompkey, P.C., and Watt (11).

*Also present:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Ceri Au, Communications Officer, Communications Directorate.

*In attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee began to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

**APPEARING:**

The Honourable Gail Shea, P.C., M.P., Minister of Fisheries and Oceans.

**WITNESSES:**

*Fisheries and Oceans Canada:*

George Da Pont, Commissioner of the Canadian Coast Guard;  
Krishna Sahay, Director General, Real Property, Safety and Security.

Minister Shea made a statement and, together with Messrs. Da Pont and Sahay, answered questions.

It was agreed that the draft report entitled *Controlling Canada's Arctic Waters: Role of the Canadian Coast Guard* be adopted and that the chair table the report in the Senate and request a government response.

At 7:24 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

OTTAWA, Tuesday, April 20, 2010

(4)

*[English]*

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:40 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 13 avril 2010

(3)

*[Traduction]*

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 18 heures, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Dallaire, Hubley, MacDonald, Manning, Marshall, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Raine, Rompkey, C.P., et Watt (11).

*Aussi présents :* Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Ceri Au, agente des communications, Direction des communications.

*Également présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité entreprend son étude des questions relatives au cadre stratégique en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

**COMPARAÎT :**

L'Honorable Gail Shea, C.P., députée, ministre des Pêches et des Océans.

**TÉMOINS :**

*Pêches et Océans Canada :*

George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne;  
Krishna Sahay, directeur général, Biens immobiliers, protection et sécurité.

La ministre Shea fait une déclaration, puis, aidée de MM. Da Pont et Sahay, répond aux questions.

Il est convenu que l'ébauche de rapport intitulée *Le contrôle des eaux de l'Arctique canadien : Rôle de la Garde côtière canadienne* soit adoptée, que le président dépose le rapport au Sénat et qu'il demande une réponse du gouvernement.

À 19 h 24, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

OTTAWA, le mardi 20 avril 2010

(4)

*[Traduction]*

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 40, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Hubley, MacDonald, Manning, Marshall, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine, Rompkey, P.C., and Watt (12).

*Also present:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament, and Ceri Au, Communications Officer, Communications Directorate.

*In attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (For complete text of the order of reference, see *proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

#### WITNESSES:

##### *Fisheries and Oceans Canada:*

George Da Pont, Commissioner of the Canadian Coast Guard;  
Krishna Sahay, Director General, Real Property, Safety and Security;

Susan Steele, Regional Director, Maritime Services — West;

Ray Browne, Regional Director, Maritime Services — East.

Mr. Da Pont made a statement and, together with Ms. Steele and Messrs. Sahay and Browne, answered questions.

At 7:27 p.m., the committee suspended.

At 7:31 p.m., pursuant to rule 92(2)f), the committee resumed in camera to consider a draft budget.

After debate, it was agreed that the following special study budget application (policy framework for managing Canada's fisheries and oceans), for the fiscal year ending March 31, 2011, be adopted and submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

#### SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 3,400
Transportation and Communications	\$ 73,325
All Other Expenditures	\$ 12,050
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 88,775</b>

At 7:56 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

#### ATTEST:

*La greffière du comité,*

Danielle Labonté

*Clerk of the Committee*

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, Hubley, MacDonald, Manning, Marshall, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine, Rompkey, C.P. et Watt (12).

*Aussi présents :* Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, et Ceri Au, agente des communications, Direction des communications.

*Également présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son examen des questions relatives au cadre stratégique en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.)

#### TÉMOINS :

##### *Pêches et Océans Canada :*

George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne;  
Krishna Sahay, directeur général, Biens immobiliers, protection et sécurité;

Susan Steele, directrice régionale, Services maritimes — Ouest;

Ray Browne, directeur régional, Services maritimes — Est.

M. Da Pont fait une déclaration, puis, aidé de Mme Steele ainsi que de MM Sahay et Browne, répond aux questions.

À 19 h 27, la séance est suspendue.

À 19 h 31, conformément à l'article 92(2)f) du Règlement, le comité reprend ses travaux à huis clos pour examiner une ébauche de budget.

Après débat, il est convenu que le budget pour l'étude spéciale suivante (cadre stratégique pour la gestion des pêches et des océans du Canada), pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011, soit adopté et soumis au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

#### RÉSUMÉ DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	3 400 \$
Transports et communications	73 325 \$
Toutes autres dépenses	12 050 \$
<b>TOTAL</b>	<b>88 775 \$</b>

À 19 h 56, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

#### ATTESTÉ :



**REPORT OF THE COMMITTEE**

Thursday, April 15, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans has the honour to table its

**SECOND REPORT**

Your Committee, which was authorized by the Senate on Thursday, March 25, 2010 to examine and to report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans, herewith tables its report entitled: *Controlling Canada's Arctic Waters: Role of the Canadian Coast Guard*.

Respectfully submitted,

*Le président,*

**BILL ROMPKEY**

*Chair*

*(Text of the report appears following the evidence)*

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le jeudi 15 avril 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans a l'honneur de déposer son

**DEUXIÈME RAPPORT**

Votre comité, autorisé par le Sénat le jeudi 25 mars 2010 à examiner, afin d'en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada, dépose ici son rapport intitulé : *Le contrôle des eaux de l'Arctique canadien : Rôle de la garde côtière canadienne*.

Respectueusement soumis,

*(Le texte du rapport paraît après les témoignages)*

## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, April 13, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6 p.m. to study issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (topic: Canadian lighthouses).

**Senator Bill Rompkey** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** I am Senator Rompkey, the chair of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. Senators, as we are on television and you will be appearing at some future date on CPAC, I would like you to introduce yourselves and to say what province you represent, starting with Senator Raine.

**Senator Raine:** I am Senator Nancy Greene Raine from British Columbia.

**Senator MacDonald:** I am Senator Michael MacDonald from Nova Scotia.

**Senator Marshall:** I am Senator Elizabeth Marshall from Newfoundland and Labrador.

**Senator Manning:** I am Senator Fabian Manning from Newfoundland and Labrador.

**Senator Nancy Ruth:** I am Senator Nancy Ruth from the Georgian Bay region of the Great Lakes.

**Senator Patterson:** I am Senator Dennis Patterson from the Territory of Nunavut.

**Senator Watt:** I am Senator Watt from Nunavik.

**Senator Hubley:** I am Senator Elizabeth Hubley from the great province of Prince Edward Island.

**Senator Poirier:** I am Senator Rose-May Poirier from New Brunswick.

**Senator Dallaire:** I am Roméo Dallaire and I represent the Gulf of St. Lawrence in Quebec.

**The Chair:** Minister, you can see we have three coasts represented and also the Great Lakes, so we are well away. We would like to welcome you, minister, for agreeing to appear tonight and to kick off our study of lighthouses. We did have a letter from you and, as you know, I replied that we agreed to undertake the study of lighthouses. The steering committee has drafted some terms of reference for our own guidance, which I think everybody has. I should add that another meeting is being organized for next week so we can carry on our discussion with officials.

You have about an hour, I understand. We are looking forward to hearing from you. Perhaps you might want to introduce the officials you have with you before you begin.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 13 avril 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 18 heures, pour étudier les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (sujet : les phares canadiens).

**Le sénateur Bill Rompkey** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Je suis le sénateur Rompkey, président du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. Mesdames et messieurs les sénateurs, nous sommes télévisés; vous allez vous voir à la CPAC à un moment donné. J'aimerais que chacun d'entre vous se présente et dise quelle province il représente, en commençant par le sénateur Raine.

**Le sénateur Raine :** Je suis le sénateur Nancy Greene Raine de la Colombie-Britannique.

**Le sénateur MacDonald :** Je suis le sénateur Michael MacDonald de la Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Marshall :** Je suis le sénateur Elizabeth Marshall de Terre-Neuve-et-Labrador.

**Le sénateur Manning :** Je suis le sénateur Fabian Manning de Terre-Neuve-et-Labrador.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je suis le sénateur Nancy Ruth de la région de la baie Georgienne des Grands Lacs.

**Le sénateur Patterson :** Je suis le sénateur Dennis Patterson du territoire du Nunavut.

**Le sénateur Watt :** Je suis le sénateur Watt du Nunavik.

**Le sénateur Hubley :** Je suis le sénateur Elizabeth Hubley de la grande province de l'Île-du-Prince-Édouard.

**Le sénateur Poirier :** Je suis le sénateur Rose-May Poirier du Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur Dallaire :** Je suis Roméo Dallaire et je représente la division du golfe du Saint-Laurent au Québec.

**Le président :** Madame la ministre, comme vous pouvez le voir, les trois côtes sont représentées, tout comme le sont les Grands Lacs; nous sommes donc en bonne posture. Nous tenons à vous remercier, madame la ministre, de venir témoigner ce soir et de lancer notre étude sur les phares. Nous avons bel et bien reçu votre lettre et, comme vous le savez, j'ai répondu que nous acceptions de réaliser l'étude voulue sur les phares. Le comité directeur a conçu un cadre de référence pour nous guider; je crois que tout le monde en a un exemplaire. J'ajouterais qu'on est à organiser pour la semaine prochaine une autre réunion qui nous permettra de poursuivre notre discussion avec les responsables.

Vous disposez d'une heure environ, je crois. Nous sommes heureux de pouvoir vous entendre. Vous voudrez peut-être présenter les fonctionnaires qui vous accompagnent avant de commencer.



**The Hon. Gail A. Shea, P.C., M.P., Minister of Fisheries and Oceans:** Thank you very much, Mr. Chair, and senators. I want to thank you for inviting me here today. I do have with me the Commissioner of the Canadian Coast Guard, Mr. George da Pont, to my left, and to my right I have Krishna Sahay, Director General of Real Property, Safety and Security, with our department.

I am pleased to appear before you today and I am very pleased that you have decided to take on this task of doing a review of the de-staffing of lightstations. In recent years there has been significant debate about the de-staffing of automated lightstations and additional services that are provided by lightkeepers in these locations. The Coast Guard, its employees and its clients all have a strong interest in seeing a satisfactory resolution to this matter.

Lightstations in Canada are not only symbolic of our rich maritime history, but the lights are necessary for protection of all mariners. For centuries, these lights have been at the heart of safe marine navigation. They have been appreciated by mariners as beacons providing situational awareness and warning of dangers to navigation.

However, over the past decades, the nature of the work traditionally done by lightkeepers has changed considerably. In the past, lightkeepers were responsible for maintaining the lights to ensure the continued operation of our aids-to-navigation system. Mariners have relied on aids-to-navigation systems for centuries and they still do. The important work of lightkeepers was integral to the safety of every mariner here in Canada and around the world, and we appreciate and respect their contributions.

With today's proven technology, the same aids-to-navigation service is being delivered in un-staffed lightstations. Improvements in technology such as reliable solar power, accurate rain charts, real-time radio communications and the use of global positioning systems have been introduced across the globe and continue to provide mariners with effective and reliable aids-to-navigation services.

Automated de-staffed lightstations have operated successfully in Canada and throughout the world for decades. In fact, every developed country in the world has de-staffed its automated lightstations. At one point, there were about 264 staffed lighthouses across Canada. However, with changes in technology, only 51 staffed lighthouses remain. The de-staffing process was halted about 10 years ago because there was not complete comfort with the reliability of automated lighthouses, and there were concerns regarding the additional services that are provided by lightkeepers.

**L'honorable Gail A. Shea, C.P., députée, ministre des Pêches et des Océans :** Merci beaucoup, monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs. Je tiens à vous remercier de m'avoir invitée aujourd'hui. Je suis accompagnée du commissaire de la Garde côtière canadienne, M. George Da Pont, qui se trouve à ma gauche. À ma droite, vous voyez Krishna Sahay, directeur général, Biens immobiliers, protection et sécurité, à notre ministère.

Je suis heureuse de pouvoir venir témoigner devant vous aujourd'hui et je suis très heureuse de savoir que vous avez décidé de vous lancer dans cette tâche, soit examiner la question du retrait du personnel des phares. Au cours des dernières années, la question de la présence des gardiens dans les phares automatisés et des services supplémentaires qu'ils y fournissent a soulevé un important débat. La Garde côtière, ses employés ainsi que ses clients espèrent tous trouver un terrain d'entente satisfaisant sur ce sujet.

Les phares au Canada non seulement sont le symbole de notre riche histoire maritime, mais ils sont également essentiels à la protection de l'ensemble des navigateurs. Depuis des siècles, les phares sont au cœur même de la sécurité maritime. Grandement appréciés des navigateurs, ils ont protégé les marins en les avertissant des dangers en mer.

Toutefois, au cours des dernières décennies, le travail habituellement exécuté par les gardiens de phare a considérablement changé. Autrefois, les gardiens devaient veiller à ce que les feux soient constamment allumés pour assurer la continuité de notre système d'aides à la navigation. Les navigateurs ont compté sur les aides à la navigation pendant des siècles, et ils le font toujours aujourd'hui. Le travail important des gardiens de phare contribuait directement à la sécurité de chaque navigateur ici au Canada et partout dans le monde. Nous reconnaissons leur contribution et leur en sommes grandement reconnaissants.

Grâce à une technologie ayant fait ses preuves, le service d'aides à la navigation est maintenant offert par des phares automatisés. Les avancées technologiques comme une énergie solaire fiable, des cartes marines précises, des communications radio en temps réel et l'utilisation du Système mondial de localisation différentiel ont fait leur entrée dans le domaine de la sécurité maritime partout sur la planète et permettent aux navigateurs de disposer de services d'aides à la navigation fiables et efficaces.

Les phares automatisés, sans gardien, fonctionnent avec succès au Canada et partout dans le monde depuis des dizaines d'années. En fait, tous les pays industrialisés du monde ont éliminé les postes de gardien de phare dans leurs phares automatisés. À un moment donné, le Canada avait 264 phares habités à la grandeur de son territoire. Cependant, à la suite des changements technologiques, il en reste 51 aujourd'hui. Le processus d'automatisation a été interrompu il y a une dizaine d'années parce que, d'une part, la fiabilité des phares automatisés soulevait quelques réserves et que, d'autre part, on ne voulait pas perdre les services supplémentaires qu'offraient les gardiens de phare.

We now have many years of experience with automated lighthouses, both here in Canada and in all other developed countries. We now can document that they are as reliable as staffed lighthouses. We are not aware of any evidence that automation creates any risk for mariners.

Therefore, we felt it was an appropriate time to resume the de-staffing process. Doing so would enable us to deliver the same service at a lower cost. In addition, there would be other indirect savings for things such as vessel and helicopter time used to maintain staffed lighthouses, that could be redirected to other Coast Guard services. However, efficiency and cost-effectiveness were not our only considerations. We knew that about 110 loyal Coast Guard employees would be affected. Like many other public sector organizations, the Coast Guard is aging. Therefore, we felt it would be an ideal time to complete the de-staffing process as this situation enables us to assure lightkeepers that we would be able to find other jobs for them within the Coast Guard.

The outstanding issue to successful de-staffing remains the additional services taken on formally and informally by lightkeepers over the years. This has been rightfully pointed out by stakeholders following the announcement to resume de-staffing.

These services include monitoring the coasts for safety, security and environmental purposes. They also include providing weather and sea-state information such as wind speed and direction, ice conditions, wave heights and cloud conditions for mariners and aviators.

While these services are appreciated by aviators and mariners, there is a need to assess whether they are necessary. If so, we should seek to determine whether they are best left in the hands of those with the mandate to perform them. Indeed, as part of our initial de-staffing plans, we committed to working with organizations whose mandates were more in line with providing these services, to find viable alternatives.

In making this assessment, it will undoubtedly be necessary to engage lightkeepers to get a good understanding of exactly what additional services they are providing and to whom. Then it would be important to hear directly from the users of those services and those organizations who may have a clearer mandate for some of the activities, such as Environment Canada or Nav Canada.

That is why I am seeking the agreement of this committee to conduct a review of these additional services.

I value your opinions as arm's-length observers with a demonstrated previous interest in this matter. You come from many different backgrounds and have the ability to examine the issues from a variety of viewpoints. Your deliberations and input will be invaluable in the decision-making process.

Nous avons maintenant de nombreuses années d'expérience dans l'utilisation des phares automatisés, tant ici au Canada que dans le reste du monde industrialisé. Nous avons la preuve qu'ils sont aussi fiables que les phares habités. À notre connaissance, il n'existe pas de preuve que l'automatisation pose un risque pour les navigateurs.

Nous estimons donc que le moment est venu de réenclencher le processus d'automatisation, ce qui nous permettrait d'offrir le même niveau de service, à un moindre coût. Cette décision entraînerait aussi d'autres économies indirectes, comme le temps d'utilisation des bateaux et des hélicoptères nécessaires à l'entretien des phares habités, que nous pourrions réaffecter à d'autres services de la Garde côtière. Mais l'efficacité et la rentabilité n'ont pas été nos seules préoccupations. Nous savions que quelque 110 loyaux employés de la Garde côtière seraient touchés par cette décision. Comme bien d'autres organisations du secteur public, la Garde côtière canadienne a un effectif qui prend de l'âge. Nous avons donc pensé que le moment serait idéal pour achever le processus d'automatisation, puisque la conjoncture nous permettrait de réaffecter les gardiens de phare à d'autres fonctions au sein de la Garde côtière.

Parmi les entraves à l'automatisation évoquées avec raison par les intervenants à la suite de l'annonce de la reprise de l'automatisation, mentionnons les services supplémentaires offerts de façon officielle et officieuse par les gardiens de phare au fil des ans.

Ces services comprennent la surveillance des côtes à des fins de sûreté et de sécurité et à des fins environnementales. Les gardiens fournissent aussi des renseignements sur le temps, l'état de la mer, la vitesse et la direction des vents, les conditions des glaces, la hauteur des vagues et le couvert nuageux pour les navigateurs et les aviateurs.

Même si les aviateurs et les navigateurs apprécient ces services, il y aurait lieu d'évaluer leur nécessité et, le cas échéant, de nous demander s'il ne serait pas préférable de confier leur prestation à ceux qui en ont le mandat. En effet, dans nos plans initiaux d'automatisation, nous nous étions engagés à collaborer avec des organisations dont le mandat concorde de plus près avec ce type de services afin de trouver des solutions de rechange viables.

Pour faire cette évaluation, il nous faudra sans aucun doute demander aux gardiens de phare de déterminer avec exactitude quels services supplémentaires ils rendent, et à l'intention de qui ils les offrent. Nous devrons ensuite consulter directement les utilisateurs de ces services, ainsi que les organisations qui seraient probablement mieux placées pour en assumer une partie, comme Environnement Canada et NavCanada.

Voilà la raison pour laquelle je demande votre appui en vue de la tenue d'un examen de ces services supplémentaires.

Je tiens en haute estime votre avis d'observateurs indépendants intéressés à la question. Votre expérience diversifiée vous donne la capacité d'examiner ce sujet à partir de différents points de vue. Vos délibérations et vos recommandations nous seront très précieuses lorsque viendra le temps de prendre une décision.



The outcome of this review should provide clear advice and recommendations to all stakeholders, including members of the public, lightkeepers and government, on whether the additional services currently provided by lightkeepers at automated lightstations should be continued and, if so, the best way to deliver these services.

I would like to make it clear at the outset that any de-staffing of lightstations will have no impact on the implementation of the Heritage Lighthouse Protection Act. This act will come into force at the end of May and establishes a formal process whereby a petition can ask that any federal lighthouse receive a heritage designation in an effort to conserve and protect its character for the benefit of future generations of Canadians. All federal lighthouse properties, whether staffed or not, are eligible for heritage designation under the act.

Resolving this matter is important for mariners and aviators who depend on the navigation services provided by the Canadian Coast Guard. It is also critical for the Coast Guard itself, so it can effectively move forward with ensuring it provides the services needed by today's mariners. Additionally, it is important to the lightkeepers themselves, who certainly deserve certainty on this issue. I sincerely hope that you will play a role in bringing this important matter to a satisfactory conclusion.

Information packages are being prepared for every member of the committee. Again, I thank you for taking this task on. I would be happy to try to answer any questions.

**The Chair:** Thank you very much, minister. Before we go to questions, I need to say that we agreed to take on the study and that we hoped we could have the services of a designated member of your department to help us as we go along. We found this very useful in other trips. When we were in the Western Arctic, the Fisheries people were very helpful to us. As a matter of fact, I think it is fair to say we probably would not have done the kind of study we did had they not been with us and guided us. We were not always in agreement with one policy or another, but the fact that they were there helped us. I have had the same experience in the Standing Senate Committee on Security and National Defence. We had people seconded from the Department of National Defence to help the committee in its deliberations.

I just wanted to raise that with you.

**Ms. Shea:** We will provide whatever services we can to ensure that you have the expertise and the knowledge in your committee to ensure you can do an effective job.

**The Chair:** Thank you. Now we will go to questions.

À l'issue de cet examen, nous devrions être en mesure de fournir des recommandations et des avis clairs à tous les intervenants, y compris au grand public, aux gardiens de phare et au gouvernement, et de déterminer si les services supplémentaires actuellement fournis par les gardiens affectés à des phares automatisés devraient être maintenus et, le cas échéant, quelle serait la meilleure façon d'en assurer la prestation.

Je tiens d'emblée à souligner que l'automatisation des phares n'aura aucune incidence sur la mise en œuvre de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux. La loi, qui entrera en vigueur à la fin de mai, établira un processus officiel pour la présentation de pétitions publiques en vue de la désignation de phares fédéraux comme éléments du patrimoine, dans le but d'assurer leur conservation et la protection de leur caractère au profit des générations futures. Tous les phares fédéraux, qu'ils soient ou non automatisés, sont admissibles à la désignation de phare patrimonial en vertu de la loi.

La résolution de ce débat est importante pour les navigateurs et les aviateurs qui comptent sur les services offerts par la Garde côtière canadienne. Il est également essentiel pour la Garde côtière de régler cette question pour qu'elle puisse continuer à offrir des services dont les navigateurs d'aujourd'hui ont besoin. De plus, nous nous devons de prendre une décision pour les gardiens de phare, qui ont le droit d'avoir une réponse définitive sur la question. J'espère sincèrement que vous accepterez de nous aider à trouver une solution satisfaisante à cette question.

Nous préparons une trousse d'information à l'intention de tous les membres du comité. Encore une fois, je vous remercie de vous attaquer à cette tâche. C'est avec plaisir que nous essaierons de répondre à toute question que vous voudrez bien poser.

**Le président :** Merci beaucoup, madame la ministre. Avant de passer aux questions, je dois dire que nous avons bien accepté de nous lancer dans cette étude et que nous espérons compter sur les services d'un membre désigné de votre ministère au fil de notre travail. C'est une façon de procéder que nous avons jugée très utile à l'occasion d'autres voyages. En Arctique de l'Ouest, les gens du ministère des Pêches nous ont beaucoup aidés. De fait, à mon avis, on ne se tromperait pas en disant qu'il n'aurait probablement pas été possible pour nous de faire ce genre d'étude si ça n'avait été de leur présence et de leurs conseils. Nous n'étions pas toujours d'accord avec telle ou telle politique, mais leur présence nous a été utile. J'ai eu la même expérience au Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense nationale. Des gens détachés du ministère de la Défense nationale ont aidé le comité à mener à bien ses délibérations.

Je voulais simplement signaler cela.

**Mme Shea :** Nous allons faire ce que nous pouvons pour nous assurer que vous disposez de l'expertise et des connaissances nécessaires pour faire un travail efficace au comité.

**Le président :** Merci. Nous allons maintenant passer aux questions.

**Senator Patterson:** Welcome, minister, and thank you for your remarks. I wonder about the term “automated.” Does an automated lightstation always mean that the station has no staff, or do some of the automated lightstations still have some staff?

**Ms. Shea:** It means they can operate without having staff. These stations have a source of power, such as solar energy. If it is in a remote location or the power goes out, there is no break in service from that lightstation.

Do we have some staffed lightstations that are automated?

**George Da Pont, Commissioner of the Canadian Coast Guard, Fisheries and Oceans Canada:** Yes, absolutely. In British Columbia, we have 27 staffed lightstations, if memory serves me well. Eight of them are automated. We have 23 staffed lightstations in Newfoundland, and I believe they are all automated.

**Senator Patterson:** What do the staff do? Why are they required in a so-called automated lightstation?

**Ms. Shea:** They continue to be there because we made a decision to stop the de-staffing about 10 years ago. They do coastal watch and they report the weather. Sometimes we have a contract with Environment Canada to provide a service. Therefore, some of our lighthouses provide those services on a contract. They are things that could be done elsewhere but we do them because we are there.

**Senator Patterson:** Thank you. I guess automating a station does not necessarily mean that it is completely without staff, does it?

**Ms. Shea:** Not currently, no. However, it allows it to be without staff.

**Senator Patterson:** Thank you.

**Senator Manning:** Thank you, minister, and your colleagues for being here. To reiterate, are there 51 staffed lighthouses in Canada at the present time?

**Ms. Shea:** Yes.

**Senator Manning:** Could you give us a break down, again, just for the record? I think it is British Columbia, Newfoundland, and New Brunswick has one.

**Ms. Shea:** Twenty-three of those are in Newfoundland and all are automated with 56 lightkeepers. There is one in New Brunswick that is on Machias Seal Island, and that is not targeted for de-staffing because there is a sovereignty issue. That one has four lightkeepers. There are 27 in British Columbia. Nine of the 27 lightstations in British Columbia are currently automated and they have 54 lightkeepers.

**Senator Manning:** Would some lighthouses have two or three lightkeepers?

**Le sénateur Patterson :** Bienvenue madame la ministre, et merci d’avoir présenté cette déclaration. Je m’interrogeais sur le terme « automatisé ». Si un phare est automatisé, est-ce que ça veut toujours dire qu’il n’y a pas de personnel sur place, sinon certains phares automatisés comptent-ils du personnel?

**Mme Shea :** Cela veut dire que le phare fonctionne sans gardien. Ce sont des stations qui comptent sur une source d’énergie, par exemple l’énergie solaire. Si le phare se trouve dans un coin isolé ou que l’électricité y a manqué, il n’y a pas d’interruption du service.

Avons-nous des phares automatisés où il y a un gardien?

**George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada :** Oui, tout à fait. En Colombie-Britannique, nous comptons 27 phares avec gardien, si je ne m’abuse. Huit d’entre eux sont automatisés. Nous comptons 23 stations de phare avec personnel à Terre-Neuve, et je crois qu’elles sont toutes automatisées.

**Le sénateur Patterson :** Que fait le personnel? Pourquoi en faut-il si le phare est prétendument automatisé?

**Mme Shea :** Le gardien y est toujours parce que nous avons décidé de cesser d’éliminer les postes de gardien il y a une dizaine d’années de cela. Les gardiens surveillent la côte et font état de la météo. Parfois, ils fournissent un service conformément à un contrat conclu avec Environnement Canada. Certains de nos phares fournissent donc ces services-là à contrat. Ce sont des tâches qui pourraient être accomplies ailleurs, mais nous les accomplissons là, parce que nous sommes là.

**Le sénateur Patterson :** Merci. J’imagine que le fait qu’une station soit automatisée ne veut pas forcément dire qu’elle ne compte aucun personnel, n’est-ce pas?

**Mme Shea :** Pas forcément, non. Toutefois, elle peut fonctionner sans personnel.

**Le sénateur Patterson :** Merci.

**Le sénateur Manning :** Madame la ministre, merci à vous et à vos collègues d’être là. Pour reprendre, il y a 51 phares avec gardiens au Canada en moment?

**Mme Shea :** Oui.

**Le sénateur Manning :** Pourriez-vous nous dire comment ça se divise, encore une fois, pour le compte rendu? Je crois qu’il est question de la Colombie-Britannique et de Terre-Neuve, et que le Nouveau-Brunswick en compte un.

**Mme Shea :** Vingt-trois des phares en question se trouvent à Terre-Neuve; tous sont automatisés, et il y a 56 gardiens. Il y en a un au Nouveau-Brunswick, sur l’île Machias Seal, et il n’est pas prévu d’y éliminer le poste de gardien, étant donné qu’il y a une question de souveraineté qui entre en jeu. Ce phare-là compte quatre gardiens. Il y en a 27 en Colombie-Britannique. Neuf des 27 phares de la Colombie-Britannique sont automatisés; ils comptent 54 gardiens.

**Le sénateur Manning :** Certains phares ont-ils deux ou trois gardiens?



**Ms. Shea:** For those lighthouses that are in remote locations, you must have at least two staff on at one time. That is the law. Those are labour laws.

**Senator Manning:** When the discussion was being held last year on the de-staffing, there were many concerns raised in Newfoundland and Labrador in relation to other activities of the lightkeepers, such as those you just touched on a few moments ago in regards to reporting the weather and coastal watch. On the island of Newfoundland, fisheries are a very important part of our livelihood and certainly the lighthouses play a key role in that industry.

From the department's point of view — and I am sure it has been raised with you before — how do you address those issues when they are raised by community leaders or people who are in the fishing industry and so on? They will be the issues that we will confront as a committee as we go forward with the study. I am just seeking some advice from you or Mr. Da Pont. How do we deal with those issues?

**Ms. Shea:** Obviously, technology has evolved to the point where the department feels that we can safely de-staff lighthouses. As I have said in my remarks, many countries around the world have de-staffed lighthouses. If you look at our own country, and if I look at my own province, we do not have any staffed lighthouses. New Brunswick does not either, except for that one on Machias Seal Island.

I guess that is what this committee is tasked with: To go and determine if the services provided by these lightkeepers can be provided by other means, or if they are necessary at all.

I have talked with many of the lightkeepers, and they have relayed instances where they have played a role in search and rescue, just because they happened to be there. We do have search and rescue capabilities across the country. I think that is why it is important that your committee listen to all sides of the issue and make recommendations, and that is why we are asking you to do that.

**Senator Manning:** Looking back at how things were done in the past, could you just go through the process of how a decision is made to de-staff a lighthouse?

**Ms. Shea:** Since Commissioner Da Pont was here the last time around, maybe I will ask him to answer that.

**Mr. Da Pont:** Thank you very much, minister.

I have to go back 10 or 15 years since we have not done it in that time frame. The first step is to automate the lightstation, as has already been noted. Once automated, we must make the decision, as the minister indicated, that, for the purposes of marine navigation and safety, the automated station is just as effective and reliable as the staffed one. With respect to the other services that you talked about, the process we followed when we went through de-staffing processes in 1990s was that we sat down with individuals to assess whether the services were actually required. That is, to look at some of the same things we are asking this committee to do. In some cases, the decision was that they were not.

**Mme Shea :** Dans les phares isolés, il faut au moins que deux gardiens travaillent en même temps. C'est la loi. Les normes du travail l'exigent.

**Le sénateur Manning :** Lorsqu'il a été question d'automatiser les phares l'an dernier, cela a soulevé de nombreuses préoccupations à Terre-Neuve-et-Labrador à propos des autres activités dont les gardiens de phare se chargent, comme celles dont vous avez parlé il y a quelques instants : faire état de la météo et surveiller la côte. Sur l'île de Terre-Neuve, les pêches constituent un élément très important de notre subsistance et, certes, les phares jouent un rôle clé au sein de cette industrie.

Du point de vue du ministère — et on vous a déjà posé la question, j'en suis certain —, comment réagissez-vous aux questions ainsi soulevées par des dirigeants communautaires ou des membres de l'industrie des pêches et ainsi de suite? Ce sont ces questions-là que nous allons retrouver au fil de notre étude au comité. Je vous demanderais simplement de nous conseiller là-dessus, vous ou M. Da Pont. Que faire de ces questions-là?

**Mme Shea :** Évidemment, la technique a évolué au point où le ministère est d'avis qu'il peut automatiser les phares en toute sécurité. Comme je l'ai dit au départ, il y a bon nombre de pays dans le monde où les phares fonctionnent sans gardien. Si vous prenez comme exemple le Canada lui-même ou ma province à moi, vous constaterez que nos phares ne comptent pas de gardien. Le Nouveau-Brunswick n'a pas de gardien non plus, sauf celui qui travaille sur l'île Machias Seal.

J'imagine que c'est là la tâche du comité : déterminer si les services fournis par les gardiens de phare en question peuvent être fournis autrement, ou encore déterminer s'ils sont même nécessaires.

Je me suis entretenue avec bon nombre de gardiens de phare. Ceux-ci ont parlé de cas où ils ont participé à des missions de recherche et de sauvetage, tout simplement parce qu'ils se trouvaient à être là. Nous avons bien une capacité de recherche et de sauvetage dans toutes les régions du pays. C'est pourquoi, à mon avis, il importe que votre comité écoute tous les points de vue et qu'il formule des recommandations, et voilà pourquoi nous vous demandons d'assumer cette tâche.

**Le sénateur Manning :** Pour savoir comment cela se faisait dans le passé, pourriez-vous nous expliquer comment la décision d'éliminer le poste de gardien dans un phare est prise?

**Mme Shea :** Comme le commissaire Da Pont était là la dernière fois, il pourrait peut-être répondre à cette question.

**M. Da Pont :** Merci beaucoup, madame la ministre.

Il me faudra remonter 10 ou 15 ans dans le temps; nous n'avons pas achevé la tâche dans ce délai. La première étape consiste à automatiser le phare, comme on l'a déjà fait remarquer. Une fois le phare automatisé, comme la ministre l'a signalé, nous devons déterminer que, aux fins de la navigation et de la sécurité, la station automatisée est tout aussi efficace et fiable que si elle était dotée d'un gardien. Quant aux autres services dont vous avez parlé, la démarche que nous avons appliquée au cours des années 1990, au moment où nous avons commencé à éliminer ces postes, c'est de nous asseoir avec les personnes en question pour déterminer si les services qu'ils fournissent sont vraiment nécessaires. Nous nous

In other cases, the services were required but could be provided by different means. For example, there were many other instances where lightkeepers were providing, say, local weather information that continues to be available even if there are no staffed lightstations.

In the past, recognizing the sensitivities, the issues were looked at the issues one by one. They were tied to the location because not every lightkeeper provides the same services. Some do not provide any additional services. Some provide a different mix.

It was approached case by case, looking at the service, assessing whether it was needed, and looking at the most appropriate delivery mechanism.

I think the only other point I would add is that, from the perspective of the Commissioner of the Coast Guard, most of these additional services are not part of the mandate of the Coast Guard. They are parts of mandates of other government departments or other entities which. This is a factor for me in particular, but is less so from a Government of Canada perspective.

**Senator Manning:** I have one quick follow-up on that. In regards to de-staffing, do union issues have to be dealt with in different parts of the country?

**Ms. Shea:** The union was part of the discussion prior to starting this exercise, and the plan for de-staffing was a plan of attrition so no one would lose their job. We ensured that. For those people who were not at retirement age or who were near retirement age, we would ensure that they would have employment somewhere else within the Coast Guard. There was a lot of discussion with the union on this issue.

**Senator Manning:** One last question for now. In regards to the Heritage Lighthouse Protection Act, if a lighthouse is de-staffed and automated, is it still possible for a community group to apply for and receive heritage status? Your department will still have a presence there in regards to the automation. I am just wondering from a community point of view how that would work.

**Ms. Shea:** That is the case. In some cases now we still have a working light but the community operates the actual building.

**Senator Manning:** Then you would have some kind of agreement with the community group to do that.

**Ms. Shea:** That is correct.

**Senator Manning:** However, your department would still be responsible for the automated light?

sommes penchés sur certaines des choses que le comité ici est appelé à étudier. Dans certains cas, on a déterminé que les services en question n'étaient pas nécessaires.

Dans d'autres cas, les services étaient nécessaires, mais il était possible de les fournir autrement. Par exemple, les cas étaient nombreux où le gardien de phare donnait, disons, des renseignements sur les conditions météorologiques locales, mais où on a toujours accès aux renseignements en question même s'il n'y a pas de gardien aux phares.

Par le passé, comme cela soulevait des problèmes délicats, nous nous sommes penchés sur les questions une à la fois. Cela dépendait de l'endroit : ce ne sont pas tous les gardiens de phare qui fournissent les mêmes services. Certains ne fournissent pas de services supplémentaires. Certains fournissent une combinaison de services différente.

Nous avons étudié l'affaire au cas par cas, en nous penchant sur le service fourni, pour déterminer s'il était nécessaire et choisir le mécanisme d'exécution le mieux adapté.

Je crois que la seule chose que j'ajouterais, du point de vue du commissaire de la Garde côtière, c'est que la plupart des services supplémentaires en question ne relèvent pas du mandat de la Garde côtière. Ils s'inscrivent dans le mandat d'autres ministères ou entités. C'est un facteur dont il faut tenir compte de mon point de vue à moi en particulier, mais c'est moins le cas du point de vue du gouvernement du Canada.

**Le sénateur Manning :** Je poserais rapidement une question complémentaire à ce sujet. Pour ce qui est de l'élimination du poste de gardien, cela soulève-t-il des conflits syndicaux dans différentes régions du pays?

**Mme Shea :** Le syndicat a participé à la discussion avant que nous entamions cet exercice, et le plan d'élimination des postes reposait sur la notion d'attrition, pour que personne ne perde son emploi. Nous nous sommes assurés de cela. Pour les gardiens qui n'avaient pas l'âge de la retraite ou presque, nous nous sommes assurés qu'ils puissent occuper un emploi ailleurs au sein de la Garde côtière. Il y a eu beaucoup de discussions sur cette question avec le syndicat.

**Le sénateur Manning :** Une dernière question pour l'instant. À propos de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, si un phare est automatisé et que le gardien en est évincé, est-il encore possible pour un groupe communautaire de demander la désignation de phare patrimonial? Votre ministère y comptera toujours une présence en ce qui concerne l'automatisation. Je me demande simplement comment cela fonctionnerait du point de vue de la collectivité.

**Mme Shea :** C'est bien ça. Dans certains cas, nous avons toujours un feu qui fonctionne dans le phare, mais c'est la collectivité qui s'occupe du bâtiment.

**Le sénateur Manning :** Vous avez donc conclu un accord quelconque avec le groupe communautaire pour qu'il en soit ainsi.

**Mme Shea :** C'est cela.

**Le sénateur Manning :** Tout de même, votre ministère sera encore responsable du feu automatisé?



**Ms. Shea:** That is right.

**The Chair:** Once the heritage designation is made, are there any funds that a local community group could access for maintaining or enhancing the lighthouse, to your knowledge, minister? I think in the United States there is an association with a function in that regard, but I wonder if it is the same in Canada. Once a lighthouse had heritage designation, are there funds available to the community?

**Ms. Shea:** I am not aware of a fund specifically for that, but there are government organizations, government departments, that do fund non-profit organizations for community-based projects, such as the Atlantic Canada Opportunities Agency. Provincial governments also tend to have funds that would fund non-profit organizations.

**Krishna Sahay, Director General, Real Property, Safety and Security, Fisheries and Oceans Canada:** I think the minister has provided a fairly complete answer. We do not have specific funds identified. As part of the process of designation, a community group seeking to designate a lighthouse would put together a business case for discussion. That would all happen on a case-by-case basis.

**The Chair:** Senators, maybe we could ask our researchers to deal with that question and search around various governments and various non-profit organizations to see what funds might be available. Would that be agreeable?

**Senator Patterson:** Agreed.

**Senator Manning:** As a point of clarification, when the act was brought before the house, finance was one of the main issues, and that is why they did not decide on having a fund. They were asked to go to other agencies already in place instead of having a designated fund within the department.

**The Chair:** We have to search for funds, and we will ask our researchers to do that.

**Senator Dallaire:** At a time when your budgets are being compressed, I am not sure that your colleagues will be happy to take on whatever tasks these lighthouse keepers are doing now and add that to their operating budgets. We will certainly need to communicate with them.

If you de-staff, there is a cost for automating some lighthouses that have not been automated. You have maintenance costs which you are contracting out, I gather, which will now be done by someone other than the people who are there. You will save over 100 PYs; am I correct? Will those person years be given to the Coast Guard to flesh out its establishment or will it be turned into capital money to fix Coast Guard ships or will it be simply a reduction in the size of your department?

**Mme Shea :** Oui.

**Le président :** Une fois le phare désigné patrimonial, savez-vous, madame la ministre, si un groupe communautaire local a accès à des fonds pour l'entretien ou l'amélioration du phare? Aux États-Unis, je crois qu'il y a une association qui s'occupe de cela, mais je me demande si c'est la même chose au Canada. Une fois un phare désigné patrimonial, y a-t-il un financement offert à la collectivité?

**Mme Shea :** Je ne suis pas au courant d'un fonds qui serait prévu particulièrement pour cela, mais il existe des organismes gouvernementaux, des ministères qui financent les projets communautaires d'organismes sans but lucratif, par exemple, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique. Les gouvernements provinciaux ont aussi tendance à offrir un financement aux organismes sans but lucratif.

**Krishna Sahay, directeur général, Biens immobiliers, protection et sécurité, Pêches et Océans Canada :** Je crois que la ministre a donné une réponse assez complète à la question. Nous n'avons pas de fonds prévus particulièrement pour cela. Dans le cadre du processus de désignation, un groupe communautaire qui souhaite obtenir qu'un phare soit désigné comme étant patrimonial peut présenter une analyse de rentabilisation. Cela se ferait au cas par cas.

**Le président :** Mesdames et messieurs les sénateurs, nous pourrions peut-être demander à nos attachés de recherche de se pencher sur cette question et de parcourir les gouvernements et divers organismes sans but lucratif pour trouver les fonds offerts. Êtes-vous d'accord?

**Le sénateur Patterson :** D'accord.

**Le sénateur Manning :** À titre de précision, disons que, au moment où la loi a été présentée à la Chambre, le financement représentait une des questions principales à régler, et c'est pourquoi on n'a pas choisi d'établir un fonds. Les gens ont été appelés à s'adresser à des organismes déjà établis, plutôt qu'à un fonds désigné au ministère.

**Le président :** Nous devons rechercher des fonds, et nous allons demander à nos attachés de recherche de le faire.

**Le sénateur Dallaire :** À un moment où vos budgets font l'objet de compressions, je ne suis pas sûr que vos collègues soient heureux de prendre en charge les tâches qu'assument actuellement les gardiens de phare, d'ajouter cela à leur budget de fonctionnement. Nous allons certainement devoir communiquer avec eux.

Là où vous éliminez le poste de gardien, l'automatisation du phare comporte certains coûts. Il y a les coûts de l'entretien qui est prévu par contrat, j'imagine, et qui sera maintenant assuré par quelqu'un d'autre. Vous allez économiser plus de 100 années-personnes, c'est bien cela? Les années-personnes en question seront-elles données à la Garde côtière pour qu'elle étoffe son organisation ou sont-elles converties en argent pour réparer les navires de la Garde côtière, sinon est-ce que ce serait simplement une réduction de la taille de votre organisme?

**Ms. Shea:** No, the cost savings from de-staffing completely would be about \$8 million a year which would then be targeted to other priorities within the Coast Guard. There would be a one-time investment of \$5-\$10 million to automate all of our lighthouses.

**Senator Dallaire:** So it is a one-time expense versus an \$8 million yearly savings and you will not use the persons as PYs? You will turn it into other usage of the funds?

**Ms. Shea:** Yes.

**Senator Dallaire:** It may be that the departments who have to pick up some of the jobs you will dump on them will want a few of those dollars.

**Ms. Shea:** In a few of those cases now, they probably compensate us for some of the information we provide to them, but not in very many cases.

**Senator Dallaire:** That is right.

I will come back to the heritage component of this, if I may. Some departments have many responsibilities on heritage. The Department of National Defence has a section that does heritage work. It has to invest significantly in heritage buildings to maintain them. When it disposes of those buildings, there have been cases where the department has continued to provide maintenance funds for the heritage building as it is handed over, let us say, to Parks Canada. That is, the department continued to provide money for the maintenance of the heritage dimension, even though it is being maintained by local people. There was a federal government position, a semi-ethical one, that we created these things, they have become heritage and we just do not hope that somebody will pick it up the responsibility but that there is a continuum of responsibility.

Has that been anticipated at all by you or do you really see the act dealing with that? I have not read it, I am afraid. Does the act actually take you out of the loop completely with the hope that someone will pick up the bill to maintain them?

**Ms. Shea:** Someone has to request a designation. That would more than likely be a community group.

**Senator Dallaire:** You will not do that? These lighthouses that you own are not now identified as heritage buildings?

**Ms. Shea:** Not to my knowledge. I will ask Mr. Sahay to respond to that.

**Mr. Sahay:** The heritage designation process is outlined in the act, and as such, that is what the process will be. Once the act comes into effect at the end of May, the heritage process will come into effect.

**Mme Shea :** Non, les économies découlant de l'élimination entière du personnel des phares devraient représenter 8 millions de dollars par année, qui seraient consacrés à d'autres priorités de la Garde côtière. Il y aurait un investissement ponctuel de 5 à 10 millions de dollars servant à automatiser tous nos phares.

**Le sénateur Dallaire :** C'est donc une dépense ponctuelle par rapport à une économie annuelle de 8 millions de dollars sans que vous utilisiez les personnes comme années-personnes? Vous allez utiliser les fonds pour autre chose?

**Mme Shea :** Oui.

**Le sénateur Dallaire :** Les ministères sur lesquels vous vous déchargez de certaines tâches voudront peut-être récupérer une partie de cet argent-là.

**Mme Shea :** Dans quelques cas maintenant, ils nous versent probablement une certaine somme d'argent pour les renseignements que nous leur fournissons, mais ces cas ne sont pas très nombreux.

**Le sénateur Dallaire :** Voilà.

Je reviendrai à l'élément patrimonial de la question, si vous le permettez. Certains ministères ont de nombreuses responsabilités à ce sujet. Le ministère de la Défense nationale compte une section qui s'occupe du patrimoine. Il doit investir considérablement dans des bâtiments patrimoniaux, pour les entretenir. Quand il s'est défait de ces bâtiments par le passé, il y a eu des cas où il a dû continuer à fournir des fonds d'entretien même en remettant le bâtiment à, disons, Parcs Canada. C'est-à-dire que le ministère a continué à donner de l'argent pour l'entretien de l'élément patrimonial, même si ce sont des gens localement qui s'occupent de l'entretien. Il y avait sur ce point une position du gouvernement fédéral, de nature semi-éthique : nous avons créé ces choses-là, elles font maintenant partie du patrimoine et il ne suffit pas d'espérer que quelqu'un se chargera maintenant de la responsabilité; c'est un continuum de responsabilités qui existe.

Avez-vous prévu la chose de quelque façon ou croyez-vous, de fait, que la loi permettra de régler le problème? Je crains de devoir dire que je ne l'ai pas lue. La loi vous libère-t-elle entièrement de la responsabilité, dans l'espoir que quelqu'un décide d'assumer les frais de l'entretien des bâtiments patrimoniaux dont il est question?

**Mme Shea :** Quelqu'un doit demander que le phare soit désigné comme patrimonial. Vraisemblablement, ce serait un groupe communautaire.

**Le sénateur Dallaire :** Vous ne le ferez pas vous-même? Les phares dont vous êtes propriétaire ne sont pas actuellement désignés comme édifices du patrimoine?

**Mme Shea :** Pas à ma connaissance. Je vais demander à M. Sahay de répondre à cette question.

**M. Sahay :** Le processus de désignation des phares patrimoniaux est exposé dans la loi et, de ce fait, c'est là que la marche à suivre se trouvera. Une fois que la loi entrera en vigueur à la fin de mai, le processus de désignation entrera en vigueur.



A small percentage of lighthouses are already covered under the Federal Heritage Buildings Review Office, but generally speaking the answer is no.

**Senator Dallaire:** That is rather interesting. I would have thought that would have been a responsibility that we would have imposed upon your department a long time ago. I would have expected that Heritage Canada would have done the evaluation, said they are heritage buildings and you would have had a responsibility to maintain them and, as you hand them over, there would be a continuum.

**Ms. Shea:** Several of them have been under the previous process, yes.

**Senator Dallaire:** Thank you very much.

**Senator Hubley:** Thank you, minister, for being here. I will follow along on the same line of questions, and that is the role of lighthouses to tourism, particularly with reference to our experience on P.E.I.

Lighthouses are definitely part of our seascape and landscape and community pride. We are small communities and most of them can identify the lighthouse as part of their community. I think we have seen some successful economic activity surrounding lighthouses, sometimes innovative activity as the lighthouses are turned over. Do you see the lighthouses being used again in any sort of a temporary way, say during the fishing season? Or do you see them as strictly structures and that it will be up to the community to come up with an innovative idea if they hope to keep it through the years ahead?

**Ms. Shea:** Because of the advance in technology, I would not expect that the structures themselves would be needed. Many times now lights are just on a stick.

**Senator Hubley:** Yes.

**Ms. Shea:** They are beautiful structures, but there is the question of what we do with them now. We have to engage the communities. It is my understanding that the list of surplus lighthouses will go out for community consideration in late May or early June. We will have to work with community groups.

I was in the provincial government when we were having discussions with the federal government because under the old process, they are offered to the provincial government first. The provincial government had to decide whether it wanted to take them. There was hesitation on our part as a provincial government to take many lighthouses because it is a big responsibility.

**Senator Hubley:** I hope through our study that we will be able to identify some of those successful economic projects that do surround lighthouses. Thank you.

**The Chair:** Just to be clear, the lighthouses are not like other federal assets? There is no feeding chain, as it were? For example, you go to the province first, then municipality and so on and so on? That does not happen?

Une faible proportion de phares sont déjà couverts par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine, mais, de façon générale, la réponse est négative.

**Le sénateur Dallaire :** C'est plutôt intéressant. J'aurais cru qu'une responsabilité aurait été imposée à votre ministère il y a longtemps de cela. J'aurais cru que Patrimoine Canada aurait procédé à l'évaluation, et déclaré que ce sont des bâtiments patrimoniaux et que vous avez la responsabilité de les entretenir et que, en les transférant, il y aurait un continuum.

**Mme Shea :** Plusieurs des phares font l'objet du processus précédent, oui.

**Le sénateur Dallaire :** Merci beaucoup.

**Le sénateur Hubley :** Merci d'être là, madame la ministre. Je resterai dans le même ordre d'idées et je parlerai du rôle des phares dans le domaine touristique, particulièrement par rapport à notre expérience à l'Île-du-Prince-Édouard.

Les phares font certainement partie du paysage, du paysage marin, chez nous; ils sont une source de fierté communautaire. Nous formons de petites localités dont la plupart peuvent dire qu'elles possèdent leur propre phare. Je crois qu'il y a eu une activité économique fructueuse autour des phares, parfois une activité novatrice avec le transfert du phare. Croyez-vous que les phares vont être employés de nouveau d'une façon temporaire quelconque, disons pendant la saison de pêche? Sinon, croyez-vous que ce sont uniquement des structures et qu'il appartiendra à la collectivité de trouver une idée originale pour espérer les garder pour les années à venir?

**Mme Shea :** En raison des progrès techniques, je ne crois pas que les structures elles-mêmes soient nécessaires. Souvent, il suffit maintenant d'un poteau pour installer la lumière.

**Le sénateur Hubley :** Oui.

**Mme Shea :** Ce sont de magnifiques structures, mais la question est de savoir ce que nous en faisons maintenant. Nous devons mobiliser les collectivités. Je crois comprendre que les collectivités pourront étudier la liste des phares excédentaires, qui sera publiée à la fin de mai ou au début de juin. Nous allons devoir travailler avec des groupes communautaires.

J'étais au gouvernement provincial au moment où nous discutons avec le gouvernement fédéral — étant donné que, selon l'ancienne façon de faire, le phare était d'abord offert au gouvernement provincial. Le gouvernement provincial devait décider s'il en voulait. En tant que gouvernement provincial, nous avons hésité à prendre un grand nombre de phares, étant donné que c'est une très grande responsabilité.

**Le sénateur Hubley :** J'espère que notre étude nous permettra de cerner certains des projets économiques fructueux entourant les phares. Merci.

**Le président :** À titre de précision, les phares ne sont-ils pas comme d'autres biens fédéraux? Il n'y a pas de chaîne alimentaire, pour ainsi dire? Par exemple, on s'adresserait d'abord à la province, puis à la municipalité et ainsi de suite? Ça ne se fait pas comme cela?

**Ms. Shea:** There was in the old process and I do not know if there still is in the new process. That would be part of the new act.

**Mr. Sahay:** Without designation, the Treasury Board's policy on disposal of federal assets applies, which is the process that you just described. This new process is a heritage designation process. The other one was a process just for —

**The Chair:** And it does not apply anymore?

**Mr. Sahay:** It can apply if it is not designated heritage and a person or a provincial or municipal government wants to acquire it.

**The Chair:** Do you have two possible processes?

**Mr. Sahay:** There are two distinct processes. One is the property disposal process under Treasury Board policy. The heritage process is different. It is a heritage designation process and it imposes a set of requirements.

**The Chair:** If it is designated as heritage, the previous policy does not apply; is that right?

**Mr. Sahay:** To be designated heritage, a community or non-profit group would have had to have asked for the designation.

**The Chair:** Once that happens, you do not go through the old process of provincial, municipal and so on, do you?

**Mr. Sahay:** We do not anticipate doing that, simply because the community group would have already undertaken to take it over.

**The Chair:** I am just trying to be clear on the process.

**Senator Dallaire:** Because the department has not established them as heritage buildings, they can dispose of them, and if no one picks them up, they will crumble and that will be it. I am a bit surprised that the Coast Guard has not already designated them as heritage, or that Heritage Canada has not come aboard, if I may use a naval term, to designate them heritage so that you have to go through the process of disposing of a heritage building, which may have a legacy cost.

I feel you are getting away with a pretty interesting exercise there, which I am not sure is right, because lighthouses are a significant part of the heritage of our country.

**The Chair:** I did not want to interrupt the questioning. I want to be clear in my own mind on what happens to a lighthouse. If it is designated heritage, that is fine. If it is not designated heritage, as I understand it, it goes through the old process of disposal.

**Mme Shea:** C'était le cas pour l'ancienne façon de faire, mais je ne sais pas si c'est encore le cas aujourd'hui. Ce serait dans la nouvelle loi.

**M. Sahay:** Si le phare n'est pas désigné comme étant patrimonial, la politique du Conseil du Trésor concernant l'aliénation des biens fédéraux s'applique, c'est le processus que vous venez de décrire. Le nouveau processus est un processus de désignation du bâtiment comme étant patrimonial. L'autre cas était simplement un processus pour...

**Le président:** Et ça ne s'applique plus?

**M. Sahay:** Ça peut s'appliquer s'il ne s'agit pas d'un bâtiment désigné comme étant patrimonial et qu'une personne, un gouvernement provincial ou une administration municipale veut en faire l'acquisition.

**Le président:** Y a-t-il deux processus possibles?

**M. Sahay:** Il y a deux processus distincts. Il y a d'abord le processus d'aliénation des biens prévu dans la politique du Conseil du Trésor. Le processus qui vise les biens patrimoniaux est autre chose. C'est un processus de désignation qui comporte une série d'exigences.

**Le président:** Si le bâtiment est désigné comme étant patrimonial, la politique précédente ne s'applique pas; c'est bien cela?

**M. Sahay:** Pour que le bâtiment soit désigné comme étant patrimonial, un groupe communautaire ou sans but lucratif doit en faire la demande.

**Le président:** Une fois cela fait, vous n'appliquez pas l'ancienne façon de faire, c'est-à-dire de s'adresser d'abord à la province, puis à la municipalité et ainsi de suite?

**M. Sahay:** Nous ne prévoyons pas le faire, simplement du fait que le groupe communautaire a déjà entrepris de faire l'acquisition du phare.

**Le président:** J'essaie simplement de bien comprendre le processus.

**Le sénateur Dallaire:** Comme le ministère ne les a pas désignés comme étant des bâtiments patrimoniaux, il peut s'en défaire, et si personne ne les prend, ils vont se délabrer, et ce sera tant pis pour eux. Cela m'étonne un peu d'apprendre que la Garde côtière n'a pas déjà désigné les phares comme étant patrimoniaux ou que Patrimoine canadien n'a pas embarqué, si vous me permettez d'utiliser un terme maritime, et désigné les phares comme étant patrimoniaux, ce qui vous obligerait à vous plier au processus d'aliénation d'un bâtiment patrimonial, ce qui peut supposer un coût persistant.

J'ai l'impression que vous vous en tirez à bon compte en procédant à ce petit exercice, sur lequel j'ai des doutes, étant donné que les phares représentent un élément important du patrimoine de notre pays.

**Le président:** Je ne voulais pas interrompre les questions. Je veux être sûr de bien comprendre ce qu'il advient d'un phare. S'il est désigné comme étant patrimonial, très bien. S'il ne l'est pas, si j'ai bien compris, c'est le vieux processus d'aliénation qui s'applique.



**Mr. Da Pont:** With the new Heritage Act, as the minister indicated, by late May or early June the Coast Guard will be required to provide a list of surplus lighthouses. That will be publicly available information. Anyone who wants to petition to have one of those lighthouses designated heritage will have a certain period of time under the act and a certain process to follow under the act. If they follow the process and the lighthouse is designated as heritage, the act applies. If no one petitions and there is no request to make it a heritage lighthouse, then the property disposal process would apply in the future, as Mr. Sahay has outlined.

**Senator Watt:** I will start with a supplementary question. I thought I understood, but I need further clarification on this matter, too.

Are you asking this committee to undertake the responsibility of determining what falls under what and to recommend which lighthouses are surplus and which are not?

**The Chair:** We can make recommendations.

**Senator Watt:** Is that what you are asking us to do?

**Ms. Shea:** We are asking the committee to determine whether there is a need to continue to have staffed light stations in Newfoundland and British Columbia.

**Senator Watt:** Did I correctly understand you to say that the decision has already been made in terms of what falls in what category?

**Ms. Shea:** No. I think we perhaps got off track a little with the tourism value and the Heritage Act. We are not asking you to look at that, because that was looked at a couple of years ago. We are asking you to determine whether it is important for the health and safety of the country to continue to have staffed light stations.

**Senator Watt:** Are you asking us to look at it on a regional basis rather than at the country as a whole, and to determine in which regions lighthouses are more important, depending on the nature of the region and the activities that take place there as they relate to safety?

**Ms. Shea:** No. We currently only have staffed light stations in Newfoundland and British Columbia, which is why we are only asking you to look there. The other light stations were part of a de-staffing exercise years ago.

When we wanted to proceed with de-staffing, many people came to us with concerns that if we removed staff from the light stations it would jeopardize public safety. I want to ensure, before we continue with this exercise, that we are not compromising public safety in any way.

**Senator Marshall:** Thank you, minister. I am wondering about costing. Has there been any analysis with regard to projected savings? There were discussions earlier about \$8 million in staff

**M. Da Pont :** Avec la nouvelle Loi sur les phares patrimoniaux, comme la ministre l'a signalé, d'ici la fin mai ou le début de juin, la Garde côtière devra dresser la liste des phares excédentaires. Ce seront des renseignements publiquement accessibles. Quiconque souhaite créer une pétition pour faire désigner un des phares en question comme étant patrimonial disposera d'un certain temps pour le faire selon la loi et devra se plier à une certaine démarche selon la loi. S'ils respectent la démarche et que le phare est désigné comme étant patrimonial, la loi s'applique. Si personne ne crée une pétition pour demander que le phare soit désigné comme patrimonial, le processus d'aliénation des biens s'appliquera à l'avenir, comme M. Sahay l'a dit.

**Le sénateur Watt :** Je vais commencer par poser une question supplémentaire. Je croyais avoir compris, mais j'ai besoin d'éclaircissements moi aussi.

Demandez-vous au comité d'assumer la responsabilité de déterminer ce qui relève de quoi et de recommander lesquels des phares sont excédentaires et lesquels ne le sont pas?

**Le président :** Nous pouvons formuler des recommandations.

**Le sénateur Watt :** Est-ce cela que vous nous demandez de faire?

**Mme Shea :** Nous demandons au comité de déterminer s'il est nécessaire de continuer de disposer de phares avec un gardien à Terre-Neuve et en Colombie-Britannique.

**Le sénateur Watt :** Ai-je raison de comprendre que vous avez déjà déterminé ce qui s'inscrit dans l'une et l'autre catégorie?

**Mme Shea :** Non. Je crois que l'idée de la valeur pour le tourisme et la Loi sur les phares patrimoniaux peuvent nous faire dévier quelque peu du sujet. Nous ne vous demandons pas de vous pencher sur cela : il y en a déjà été question il y a quelques années. Nous vous demandons de déterminer s'il est important, pour la santé et la sécurité de notre pays, de continuer d'avoir des stations de phare avec gardien.

**Le sénateur Watt :** Est-ce que vous nous demandez d'appliquer une approche régionale plutôt que de penser au pays dans l'ensemble, de déterminer dans quelle région les phares sont relativement plus importants, selon la nature de la région et les activités qui s'y déroulent en ce qu'elles se rapportent à la sécurité?

**Mme Shea :** Non. En ce moment, nous ne comptons qu'une station de phare avec gardien à Terre-Neuve et en Colombie-Britannique, et c'est pourquoi nous vous demandons seulement de jeter un coup d'œil là-dessus. Les autres stations de phare ont été l'objet d'un exercice d'élimination de l'effectif il y a des années de cela.

Au moment où nous voulions éliminer les postes de gardien, de nombreuses personnes nous ont fait connaître leurs préoccupations : si nous éliminions le personnel des phares, la sécurité du public serait mise en péril. Avant de poursuivre l'exercice, je tiens à vous rassurer : nous ne compromettons aucunement la sécurité du public.

**Le sénateur Marshall :** Merci, madame la ministre. Je m'interrogeais sur les coûts de l'exercice. Les économies projetées ont-elles fait l'objet d'une analyse? Il a été question

savings and \$5-\$10 million capital investment savings. Is there something more detailed than that? Does staff savings include staff benefits and overhead costs?

I am trying to understand exactly what volume of savings could be anticipated. If something has been done, would it have been done by lighthouse or by region? How much detail is available?

**Ms. Shea:** Are you asking whether a study has been done on what the savings would be?

**Senator Marshall:** Yes.

**Ms. Shea:** That would have been done by Coast Guard.

**Mr. Da Pont:** Yes, we did a fairly exhaustive study to get the most accurate handle we could on it. It would be one of the documents we provide to this committee.

**Senator Marshall:** When was that analysis carried out?

**Mr. Da Pont:** We carried it out in the course of 2009. The report was finalized late in 2009, so it is quite current.

**Senator Marshall:** Is it by lighthouse or by region?

**Mr. Da Pont:** It focused just on the staffed lighthouses, so just on Newfoundland and British Columbia.

**Senator Marshall:** It compares the cost of operating the staffed lighthouses versus the cost of maintaining and putting in place the automated lighthouses?

**Mr. Da Pont:** Yes. It tries to lay out what the savings would be if those lighthouses were de-staffed. It did not get into a lot of detail about what it would cost us to automate the remaining ones.

**Senator Marshall:** Do you have any preliminary information you can give us now? Is there a net savings figure you can give to us now?

**Mr. Da Pont:** Yes. As the minister indicated, we feel that once all light stations are de-staffed, with the exception, obviously, of Machias Seal Island, we would have direct savings of about \$8 million and indirect savings of \$3-\$3.5 million. We would also avoid some major capital investment costs that we would incur if the lighthouse remained staffed.

**Senator Marshall:** Would that information be available to the committee?

**Mr. Da Pont:** Yes.

**Senator Marshall:** That would be very helpful.

**Mr. Da Pont:** It is in a fair bit of detail.

**Senator Marshall:** Thank you very much.

tout à l'heure de 8 millions de dollars environ en économies du côté du personnel et de 5 à 10 millions de dollars en économies du côté des immobilisations. A-t-on quelque chose de plus détaillé que cela? Dans le premier cas, cela comprend-il les avantages sociaux et les frais généraux?

J'essaie de bien comprendre l'ampleur des économies à prévoir. Là où on a déjà agi, sont-elles en fonction du phare particulier ou de la région? Quel est le degré de détail des informations dont nous disposons?

**Mme Shea :** Me demandez-vous s'il y a eu une étude qui a été effectuée sur les économies à réaliser?

**Le sénateur Marshall :** Oui.

**Mme Shea :** Ce serait la Garde côtière qui l'aurait faite.

**M. Da Pont :** Oui, nous avons procédé à une étude assez complète, pour obtenir le tableau le plus fidèle possible de la situation. Il s'agit de l'un des documents que nous avons remis au comité.

**Le sénateur Marshall :** À quel moment cette analyse a-t-elle été effectuée?

**M. Da Pont :** Nous l'avons effectuée en 2009. Nous avons parachevé le rapport à la fin de 2009; c'est donc très actuel.

**Le sénateur Marshall :** Est-ce en fonction du phare ou de la région?

**M. Da Pont :** L'étude portait seulement sur les phares avec gardien, dans les seuls cas de Terre-Neuve et de la Colombie-Britannique.

**Le sénateur Marshall :** Il y a là une comparaison du coût de fonctionnement des phares avec gardien par rapport au coût d'entretien et de mise en place des phares automatisés?

**M. Da Pont :** Oui. Les auteurs de l'étude essaient d'exposer quelles seraient les économies s'il n'y avait pas de gardien dans les phares en question. Il n'y a pas beaucoup de précisions sur les coûts à prévoir pour l'automatisation des phares restants.

**Le sénateur Marshall :** Avez-vous des informations préliminaires à nous donner maintenant? Pouvez-vous nous dire aujourd'hui quelles seraient les économies nettes de l'exercice?

**M. Da Pont :** Oui. Comme la ministre l'a souligné, selon nous, une fois tous les postes de gardien éliminés dans les stations de phare, à l'exception, évidemment, de l'île Machias Seal, nous réaliserions des économies directes d'environ 8 millions de dollars et des économies indirectes de 3 à 3,5 millions de dollars. Nous éviterions en même temps d'importants frais d'immobilisations, qu'il faudrait assumer si le gardien de phare demeurait en place.

**Le sénateur Marshall :** Le comité dispose-t-il de ces informations?

**M. Da Pont :** Oui.

**Le sénateur Marshall :** Ce serait très utile.

**M. Da Pont :** C'est assez détaillé.

**Le sénateur Marshall :** Merci beaucoup.



**Senator MacDonald:** I will direct my first question to Mr. Da Pont because he should have the answers at his fingertips. When it comes to surplus designation, what criteria do you use to determine what lighthouses are being designated as surplus?

**Mr. Da Pont:** I would draw a distinction between the lighthouse structure and the light itself. In almost all cases we could do without owning or maintaining the actual structure. What we need to continue in almost all cases is the actual operation of the light.

As the minister indicated, we already have a number of examples where over the years the lighthouse structure was transferred to community groups and other organizations and we simply entered into arrangements to continue to have access to and maintain the light. Almost all of the structures we would ultimately declare surplus.

**Senator MacDonald:** When you say surplus, I am not thinking so much of the structure but about having a light on a specific point of land. If you were determining that a lighthouse was determined to be surplus, I assume that means you would take the lighthouse down and remove the light?

**Mr. Da Pont:** No, that is the distinction I was drawing. With the light itself, it is based on criteria in terms of the need for safety in navigation.

**Senator MacDonald:** I do not know how many lighthouses are in the country. That number is in the notes. Are there a number of lights that in your estimation no longer have to exist at all?

**Mr. Da Pont:** No, in the vast majority of cases, even if we declared the lighthouse structure surplus, we would want to maintain a light. As the minister has indicated, though, with technology and the way things have changed, we now have options for the light that were not there 20 or 30 years ago. We could simply build, in essence, a very cheap tower, put the light on it and have exactly the same service in terms of the light. Obviously it is not as physically attractive. The way technology has moved, if you look at it from just a purely operational and cost perspective, for the Coast Guard, that would be the cheapest and most efficient way to maintain the required service. Then we would no longer have to invest in the rest of the lighthouse infrastructure which, because of how technology has changed, is no longer essential to provide the service.

**Senator MacDonald:** I will reflect for a second on my own experience. You mentioned that the first lighthouse in the country was at Louisbourg. That is my hometown and the current version of that lighthouse, the fourth one, is there now. It was built in 1922-23. It had a magnificent lighthouse keeper's house and the foghorn there was the loudest foghorn in the world. It was a steam foghorn and is now in the Canadian Museum of Science and Technology in Ottawa.

I should put this on the record: When the Government of Canada expropriated all the land to rebuild the Fortress of Louisbourg, the lighthouse area of the harbour, which is on the other side of the harbour away from the fortress, was expropriated as well. The first thing the government did was go

**Le sénateur MacDonald :** Je vais adresser ma première question à M. Da Pont : il devrait avoir les réponses à portée de main. À propos de la désignation des phares excédentaires, quels critères employez-vous pour déterminer lesquels s'inscrivent dans cette catégorie?

**M. Da Pont :** Je ferais une distinction entre le bâtiment lui-même et le phare à proprement parler. Dans presque tous les cas, nous pourrions nous tirer d'affaire sans posséder ou entretenir le bâtiment. Ce qu'il faut maintenir dans presque tous les cas, c'est le fonctionnement du phare.

Comme la ministre l'a souligné, il y a déjà eu au fil des ans plusieurs exemples d'un bâtiment qui a été transféré à un groupe communautaire ou à une autre organisation, où nous avons tout simplement conclu un accord qui nous permet d'avoir accès au phare, au sens strict, et de l'entretenir. Ce sont presque tous les bâtiments que nous finirions par déclarer excédentaires.

**Le sénateur MacDonald :** Quand vous dites excédentaires, je pense non pas tant à un bâtiment, mais plutôt à un phare qu'on peut voir sur un bout de terre particulier. Si vous déterminez qu'un phare en particulier est excédentaire, je présume que cela vous amènerait à démolir le bâtiment et à en retirer le phare?

**M. Da Pont :** Non, c'est la distinction que je faisais. Pour ce qui touche le phare à proprement parler, la lumière, les critères applicables ont trait à la sécurité dans le domaine de la navigation.

**Le sénateur MacDonald :** Je ne sais pas combien il y a de phares au pays. Ça se trouve dans mes notes. Combien de phares n'auraient plus à exister du tout, selon vous?

**M. Da Pont :** Non, dans la grande majorité des cas, même si nous déclarons le bâtiment excédentaire, nous voulons garder le « feu ». Comme la ministre l'a souligné, par contre, étant donné l'évolution de la technologie, nous disposons aujourd'hui d'options qui n'existaient pas il y a 20 ou 30 ans. Essentiellement, nous pouvons construire à très peu de frais une tour surmontée d'une lampe pour offrir le même service tout à fait. Évidemment, ce n'est pas aussi agréable à l'œil. De la façon dont la technologie a évolué, si on étudie la question purement du point de vue opérationnel, en tenant compte des coûts, du point de vue de la Garde côtière, ce serait là la façon la plus efficace et la moins chère de continuer à offrir le service requis. À ce moment-là, nous n'aurions plus à investir dans le reste de l'infrastructure du phare, qui, étant donné l'évolution de la technologie, n'est plus essentielle au maintien du service.

**Le sénateur MacDonald :** Je vais parler de mon expérience personnelle pour l'instant. Vous avez signalé que le premier phare au pays était à Louisbourg. C'est ma ville natale. Le phare qui s'y trouve actuellement est la quatrième incarnation. Il a été construit en 1922-1923. La maison du gardien est magnifique, et la corne de brume était la plus puissante qui soit au monde. C'était un appareil à vapeur qui se trouve aujourd'hui au Musée des sciences et de la technologie du Canada.

Je devrais dire une chose pour le compte rendu : à l'époque où le gouvernement du Canada expropriait toutes les terres nécessaires pour reconstruire la forteresse de Louisbourg, il a exproprié aussi le secteur du phare, qui se situe de l'autre côté du port, à l'opposé de la forteresse. La première chose que le

in and tear down the lighthouse keeper's house and move them 300 yards away and put temporary homes up for them. From that point onward people were upset with the way the government handled the lighthouse facility there.

We have seen the foghorn taken away. There is a whistle there now that cannot be heard when the wind is blowing the wrong way, and the light is a much dimmer version of the light that used to be there. There are constant complaints from mariners and locals in the area who remember what used to be there.

In terms of solar powered lights, and in terms of lights around the country, have most of them been converted to solar power? Are there some still driven by electricity or oil?

**Mr. Da Pont:** Where we have light stations in areas where they can connect easily into the power grid, they are run by electricity. Where we have remote sites. I would have to ask some of the technical people to come back next week to give the specific details. Many of them have been converted to solar, but there is also a backup diesel system.

Statistically, on the reliability of the light, we can document pretty well there is no difference between a staffed light station and an automated light station in terms of the reliability of the light.

**Senator MacDonald:** Over the years when these conversions have gone on, have you received many complaints like the one I just mentioned in regards to the power of the lights?

**Mr. Da Pont:** I am aware of a few and my understanding is when that happens we sit down with the local community and try to work out an arrangement that is satisfactory to them. At the same time I have also received complaints that the foghorns are too loud. We get complaints on both sides of the equation on some of those issues.

**Senator MacDonald:** I know this is not great for tourism, but Louisbourg is one the foggiest places in North America and it is a place that requires a very strong light. One of the concerns I have heard many times is the reduced power of that light. These are scientific things; I am not a scientific expert, but I am curious. What criteria are used to determine what strength of light should be there? Are there different strengths for different areas of the country?

**Mr. Da Pont:** Not that I am aware of, but I think, senator, I will come back next week better armed to answer that particular question.

The other point I would make is that, today lights are part of a navigation system that also includes global positioning, real time radio communications, electronic charts, a variety of mechanisms that were not there 30 or 40 years ago. When we look at things, it is the combination of ensuring the safety to the mariner and how

gouvernement a faite, c'est de démolir la maison des gardiens de phare pour les installer à 300 verges de là dans des maisons temporaires. À partir de ce moment-là, les gens étaient en colère devant la façon dont le gouvernement s'est occupé du phare.

Nous avons vu la corne de brume retirée. Le sifflet qu'il y a là maintenant ne s'entend pas lorsque le vent ne souffle pas dans la bonne direction, et le feu est beaucoup plus faible qu'auparavant. Les marins et les gens de l'endroit qui se souviennent de ce qu'il y a déjà eu là se plaignent constamment.

Quant aux feux nourris par l'énergie solaire et aux phares qui se trouvent partout au pays, la plupart ont-ils été convertis à l'énergie solaire? Y en a-t-il encore qui sont entretenus par l'énergie électrique ou l'huile?

**M. Da Pont :** Si la station de phare est située dans un secteur où on peut la relier facilement au réseau d'électricité, c'est l'électricité qui est employée. S'il est isolé, il faudrait que je demande à certains des techniciens de revenir la semaine prochaine pour vous donner des précisions là-dessus. Bon nombre sont convertis à l'énergie solaire, mais il y a encore un système de secours au diesel.

Statistiquement, à propos de la fiabilité du feu, nous pouvons établir qu'il n'y a à peu près aucune différence entre une station de phare avec gardien et une station de phare automatisée pour ce qui touche la fiabilité du feu.

**Le sénateur MacDonald :** Au fil des ans, au fur et à mesure que les conversions en question se sont faites, avez-vous reçu de nombreuses plaintes comme celles que je viens de mentionner à propos de la puissance du feu?

**M. Da Pont :** Je connais quelques cas du genre et, si je comprends bien, quand cela se produit, nous rencontrons les gens localement et essayons de trouver un arrangement qui leur convient. En même temps, j'ai reçu des plaintes selon lesquelles les cornes de brume sont trop puissantes. Nous recevons des plaintes des deux genres à ce sujet.

**Le sénateur MacDonald :** Je sais que ce n'est pas très bon pour le tourisme, mais Louisbourg est un des lieux les plus brumeux qui soient en Amérique du Nord, un lieu où il faut un feu très puissant. C'est une des préoccupations dont j'ai souvent entendu parler : la puissance réduite de ce feu. Il y a des trucs scientifiques à prendre en considération; je ne suis pas un scientifique, mais je suis curieux. Quels critères employez-vous pour déterminer la puissance du feu qu'il faut utiliser là? Les degrés de puissance varient-ils d'un endroit à l'autre au pays?

**M. Da Pont :** Pas que je sache, mais, sénateur, je crois que je reviendrai mieux armé pour répondre à cette question particulière la semaine prochaine.

L'autre point que je ferais valoir, c'est que, de nos jours, les feux font partie d'un système de navigation qui comprend aussi un système de positionnement mondial, des communications radio en temps réel, des cartes électroniques et divers mécanismes qui n'existaient pas il y a 30 ou 40 ans. Pour brosser un tableau



the system as a whole works, of which the light is still an important part but not the only part.

**Senator MacDonald:** But if everything is lost there is still the light.

**Mr. Da Pont:** Exactly.

**Senator MacDonald:** I have many more questions but I will wait until next week.

**The Chair:** I was going to ask how the foghorn was determined to be the loudest in Canada but I am not going to ask that question.

**Senator MacDonald:** I have actually read that on the description of it in the Canadian Museum of Science and Technology. I can assure you, when I was a kid growing up, you would go to sleep with that foghorn because when it blasted you could hear it bounce off Rochefort Point, then off Black Point, then off White Point and all the way down to Gabarus Head about five miles away. It is a loud foghorn, no question.

**Senator Raine:** I want to switch coasts for a minute now and I would ask about two things. I believe one of the reasons people in British Columbia fought hard to keep their lighthouses manned is that there is a lot of recreational and fishing traffic along the coast. At least 10 years ago, when they were doing it, not everyone had GPS and all the modern technology.

Are pleasure craft and fishing boats equipped with adequate electronic technology to not require the lighthouses?

**Ms. Shea:** It is not a matter of not requiring the lighthouses because they are required.

**Senator Raine:** Will you still have the lights on?

**Ms. Shea:** We are still going to have the lights. We are not talking about taking away the lights, but simply the staff. The lights will continue to be there.

**Senator Raine:** What about the other services that are being provided?

**Ms. Shea:** They vary at different lighthouses.

**Senator Raine:** In regard to larger boats, are all foreign vessels coming into Juan de Fuca Strait required to have the same level of equipment standards as North American vessels?

**Mr. Da Pont:** Yes; almost all of the regulations and standards are the same worldwide. They are set under the International Marine Organization so there is a base standard that all vessels have to meet to get the appropriate certifications.

**Senator Raine:** Will all the lighthouses that manned at present, continue to be lighthouses? That is, they just will not be manned?

de la situation, il faut envisager la combinaison de mesures qui permettent d'assurer la sécurité des marins et le fonctionnement du système dans son ensemble, dont le feu demeure un élément important, mais pas le seul.

**Le sénateur MacDonald :** Mais si tout est perdu, il y a toujours le feu.

**M. Da Pont :** Voilà.

**Le sénateur MacDonald :** J'ai beaucoup d'autres questions à poser, mais je vais attendre la semaine prochaine.

**Le président :** J'allais demander comment on a déterminé que la corne de brume était la plus puissante au Canada, mais je ne vais pas poser cette question-là.

**Le sénateur MacDonald :** De fait, j'ai lu cela dans la description de la corne au Musée des sciences et de la technologie du Canada. Croyez-moi : à l'époque où j'étais garçon, on s'endormait avec cette corne de brume là, qui retentissait et rebondissait de Rochefort Point à Black Point, puis à White Point, et jusqu'à Gabarus Head, à cinq milles de là environ. C'est une corne de brume puissante, cela ne fait aucun doute.

**Le sénateur Raine :** Je voudrais changer de côte pour un instant et vous poser deux questions. Si les gens en Colombie-Britannique se sont tant battus pour garder leurs gardiens de phare, c'est notamment parce qu'il y a beaucoup de gens qui s'adonnent à des loisirs et entre autres à la pêche le long de la côte. Il y a une dizaine d'années environ, quand on faisait cela, ce n'est pas tout le monde qui avait un GPS ni tout l'attirail moderne.

Les embarcations de plaisance et bateaux de pêche sont-ils munis d'appareils électroniques qui leur permettent de se passer des phares?

**Mme Shea :** Il ne s'agit pas de savoir si on peut se passer des phares; on ne peut se passer des phares.

**Le sénateur Raine :** Vous allez faire en sorte que les feux demeurent allumés?

**Mme Shea :** Nous allons faire en sorte que les feux demeurent allumés. Il est question non pas d'éliminer les feux, mais simplement de renvoyer le personnel. Les feux y demeureront.

**Le sénateur Raine :** Qu'en est-il des autres services qui sont fournis?

**Mme Shea :** Ça varie d'un phare à l'autre.

**Le sénateur Raine :** Pour ce qui est des bateaux d'assez grande taille, tous les navires étrangers qui arrivent dans le détroit de Juan de Fuca doivent-ils satisfaire aux mêmes normes que les navires d'Amérique du Nord du point de vue de l'équipement?

**M. Da Pont :** Oui, la réglementation et les normes sont quasiment les mêmes partout dans le monde. Elles sont établies par l'Organisation maritime internationale; il y a donc une norme de base à laquelle tous les navires doivent satisfaire pour obtenir la certification voulue.

**Le sénateur Raine :** Tous les phares où il y a un gardien en ce moment vont-ils demeurer des phares? Autrement dit, est-ce seulement que le gardien va disparaître?

**Ms. Shea:** That is correct.

**Senator Poirier:** Thank you, minister, for the presentation. I have a couple of questions. Many have been touched upon, but I want more clarification. You mentioned that a community not-for-profit organization or a municipality could apply to have access to the infrastructure of the lighthouse. Do they have to pay for it or is it a transfer?

**Ms. Shea:** You mean as far as transferring the infrastructure to them?

**Senator Poirier:** Yes.

**Ms. Shea:** Under the new act, the not-for-profit organization would present a business case and each case would be looked at on a case-by-case basis when it comes to divesting the lighthouse to a community group.

**Senator Poirier:** There is a money transaction?

**Ms. Shea:** Not necessarily.

**Senator Poirier:** In some cases, it could be donated, then.

If the community or someone in the community makes that application and they do get access to it, and if you maintain having automated light within that infrastructure; is there an agreement that you look after the maintenance of your own light? Is there a rental fee? How is that worked out?

**Ms. Shea:** I would expect that is part of the case-by-case negotiations between our department and the community group.

**Senator Poirier:** In the ones that you have already automated, do you have a percentage or a number of how many of them have been destroyed over the years and how many have been taken over by a community as a heritage infrastructure?

**Mr. Da Pont:** I do not have the number of how many have been transferred to other entities. I think we can easily get those numbers for next week. Many of those that have not been transferred have been destroyed, but I would have to look at that more precisely.

**Senator Poirier:** Finally, maybe I misunderstood something along the way, but I understood you to say that you thought that by de-staffing there would be a saving of roughly \$8 million. At the same time, I also understood from you that there had been some ongoing negotiations with the unions so that these people would not be losing their employment or jobs. I am having a hard time understanding where you will find the savings. If you are de-staffing the building but at the same time keeping the employees to do something else, where are the savings?

**Ms. Shea:** The employees would be put into existing positions with the Coast Guard that are currently vacant. That is where you would get the savings. There would also be indirect savings, saving the cost of having to take staff out to a remote

**Mme Shea :** C'est cela.

**Le sénateur Poirier :** Merci, de l'exposé que vous avez présenté, madame la ministre. J'ai quelques questions à poser. Nous avons touché à de nombreux aspects de la question, mais je voudrais obtenir des éclaircissements. Vous avez dit qu'un organisme communautaire sans but lucratif ou une municipalité pourrait demander d'accéder à l'infrastructure du phare. Faut-il qu'il paie ou est-ce un transfert?

**Mme Shea :** Vous parlez du transfert de l'infrastructure à son intention?

**Le sénateur Poirier :** Oui.

**Mme Shea :** Selon la nouvelle loi, l'organisme sans but lucratif présenterait une justification que les autorités étudieraient, chaque fois, pour déterminer s'il y a lieu de transférer le phare à un groupe communautaire.

**Le sénateur Poirier :** Il y a de l'argent qui change de mains?

**Mme Shea :** Pas nécessairement.

**Le sénateur Poirier :** Dans certains cas, il pourrait donc s'agir d'un don.

Si la collectivité ou un membre de la collectivité présente la demande en question et qu'on obtient accès au phare et que vous entretenez le feu automatisé dans le bâtiment en question, y a-t-il une entente qui dit que c'est vous qui vous occupez de votre feu? Y a-t-il des droits de location? Comment cela fonctionne-t-il?

**Mme Shea :** J'imagine que cela dépendra des négociations ponctuelles qui auront lieu entre notre ministère et le groupe communautaire.

**Le sénateur Poirier :** Parmi ceux que vous avez déjà automatisés, y en a-t-il un pourcentage ou un nombre... combien ont été détruits au fil des ans et combien ont été pris en charge par une collectivité à titre d'infrastructure patrimoniale?

**M. Da Pont :** Je ne sais pas combien ont été transférés à d'autres entités. Je crois que nous pouvons facilement revenir la semaine prochaine avec ces chiffres-là. Bon nombre de ceux qui n'ont pas été transférés ont été détruits, mais il faudrait que je consulte les dossiers pour avoir l'heure juste.

**Le sénateur Poirier :** Enfin, j'ai peut-être mal saisi quelque chose à un moment donné, mais je crois avoir compris que, selon vous, le fait d'éliminer le poste de gardien déboucherait sur une économie de l'ordre de 8 millions de dollars environ. En même temps, j'ai cru comprendre que, selon vous, des négociations en cours avec les syndicats ont permis que ces gens-là ne perdent pas leur emploi. J'ai de la difficulté à comprendre où vous allez chercher les économies. Si vous éliminez le poste de gardien de phare, mais que, en même temps, vous faites occuper un autre emploi au gardien, où sont les économies?

**Mme Shea :** Les employés occuperaient des postes établis à la Garde côtière qui sont actuellement vacants. Voilà d'où viendraient les économies. Il y aurait aussi des économies indirectes, comme le coût de déplacement du personnel vers un



lighthouse. That involves helicopter time or ship time, which is about \$3 million in the run of a year or more than that.

**Senator Poirier:** The ones that were de-staffed years ago seem to be providing the same level of service as the ones that are staffed. At the end of the day, this is a cost savings. That is the reason we are doing this. Is that the main reason?

**Ms. Shea:** Yes. There are other priorities within Coast Guard, and just because we did something 50 years ago does not mean that we still must continue to do it. We are asking the committee to determine whether or not we are compromising any type of safety by going ahead and de-staffing the rest of the lighthouses in the country. The argument has been made, for example, in British Columbia, by several people that "We have a rocky, dangerous coastline and we should have a staffed lighthouse." Is that necessary? That is what we are asking this committee to determine.

**Senator Poirier:** The money would stay within the department for other needs, then?

**Ms. Shea:** Yes.

**Senator Nancy Ruth:** Minister, to clarify, there are 51 staffed lighthouses now. You have said two or three times that if these are de-staffed, employees would be transferred into other jobs that are available. How many positions are you now keeping open for the possibility of these 51? What are the consequences of having these jobs unfilled at moment?

**Ms. Shea:** We are not actually doing that. A number of staff are getting near retirement age. A lot of these lighthouse positions would be gone through attrition.

**Senator Nancy Ruth:** If there is some overlap, you would simply carry those who are de-staffed until there is a vacancy that they would be qualified to fill?

**Ms. Shea:** Yes. In our discussions with the union, we ensured that no one would be out of a job.

**The Chair:** Is it not true that the Coast Guard needs to recruit and needs to fill positions now? As I recall that was one thing that we found, namely, that there was a need for replenishing the Coast Guard.

**Mr. Da Pont:** Yes, senator; that is exactly it. We have done a fair bit of examination of our demographic profile. We anticipate replacing 20-25 per cent of our existing workforce over the next five to seven years, given the age group that the bulk of our people are in. That is why we felt that over a few years we would not have any difficulty finding alternate jobs for lightkeepers, given our need to replace so many people.

**Senator Nancy Ruth:** In the hiring of this 25 per cent, and so on, is there a gender equity component to your hiring?

phare en région éloignée. C'est du temps de voyage à bord d'un hélicoptère ou d'un navire, et qui compte environ pour 3 millions de dollars ou plus, pour une année.

**Le sénateur Poirier :** Les phares qui n'ont plus de gardien depuis un certain nombre d'années semblent offrir le même niveau de service que ceux où il y a un gardien. En dernière analyse, cela donne des économies. C'est pourquoi nous procédons ainsi. Est-ce la raison principale?

**Mme Shea :** Oui. Il y a d'autres priorités à la Garde côtière, et ce n'est pas simplement parce que nous faisons les choses de telle façon il y a 50 ans que nous devons continuer à procéder ainsi. Nous demandons au comité de déterminer si le fait pour nous d'aller de l'avant et d'éliminer le reste des postes de gardien de phare au pays compromet de quelque façon que ce soit la sécurité. Plusieurs personnes ont soulevé l'argument suivant, par exemple, en Colombie-Britannique : « Nous avons une côte rocheuse, dangereuse, et il nous faut un gardien de phare. » Est-ce nécessaire? C'est ce que nous demandons au comité de déterminer.

**Le sénateur Poirier :** L'argent demeurerait au ministère et servirait à autre chose alors?

**Mme Shea :** Oui.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Madame la ministre, à titre de précision, il y a 51 phares avec gardiens en ce moment. Vous avez dit deux ou trois fois que, si ce poste de gardien est éliminé, la personne sera mutée à un autre poste existant. Combien de postes sont ouverts en ce moment pour les 51 personnes en question? Qu'est-ce qui découle du fait que ces postes demeurent inoccupés en ce moment?

**Mme Shea :** Nous ne faisons pas cela, de fait. Plusieurs gardiens approchent de l'âge de la retraite. Pour une bonne part, les postes de gardien de phare disparaîtront par attrition.

**Le sénateur Nancy Ruth :** S'il y a un certain chevauchement, vous allez simplement garder à l'effectif ceux dont le poste de gardien a été éliminé jusqu'à ce qu'il y ait un poste vacant que la personne peut occuper avec les titres de compétence qu'elle possède?

**Mme Shea :** Oui. Dans les discussions que nous avons eues avec le syndicat, nous nous sommes assurés du fait que personne ne se retrouverait sans emploi.

**Le président :** N'est-il pas vrai que la Garde côtière doit recruter et combler des postes dès maintenant? Si je ne m'abuse, c'était une de nos constatations : il faut regarnir la Garde côtière.

**M. Da Pont :** Oui, sénateur; c'est tout à fait cela. Nous avons fait une étude assez approfondie de notre profil démographique. Nous prévoyons remplacer de 20 à 25 p. 100 de notre effectif au cours des cinq à sept prochaines années, étant donné le groupe d'âge dans lequel se retrouve la majeure partie de notre personnel. C'est pourquoi nous avons déterminé que, sur quelques années, il ne serait pas difficile de trouver un autre emploi aux gardiens de phare, étant donné qu'il faut remplacer tant de gens.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Pour ce qui est d'engager les 25 p. 100 et ainsi de suite, y a-t-il un élément d'équité entre les sexes qui caractérise votre embauche?

**Mr. Da Pont:** We are trying hard to do that. That is something that we have put a great deal of effort into in last few years. About four or five years ago, the Coast Guard had a large gap in terms of its representation of women. We have come close to closing that gap and to being at what is deemed to be the labour market availability.

**Senator Nancy Ruth:** I am glad to hear that because in towns like Bamfield, British Columbia, the Coast Guard is one of the few sources of jobs for men and women.

**Senator Patterson:** Maybe I can turn to the other coast, the longest coast. I will ask a question to which I know the answer. Are there light stations in Canada's North? I am including Ungava and Nunavik. If not, what navigation aids are there for the northern coast?

**Mr. Da Pont:** If you know for sure whether we have any light stations or not in the northern coast, you are a little ahead of me. I know we have one in Labrador, but beyond that I am not 100 per cent sure.

The main aids to navigation that we do there is seasonal. Every year, we have at least seven Coast Guard vessels that go to the Arctic. Part of their Arctic program is to lay down buoys and navigation aids. We also have marine communications and traffic control centres in Iqaluit and Inuvik. That is the essential core of our navigation support.

**Senator Patterson:** I understand that the department believes that automated light stations are reliable in terms of providing weather information. Would you be able to give us some information, as we undertake this study, on that issue of reliability? For example, how often are the services are out in the de-staffed light stations? Would we get all that data?

**Mr. Da Pont:** We have tracked that closely with one little difference for clarification to the point that you have made. Between automated stations and staffed stations, we have tracked the reliability of the lights and the foghorns — that is, the essential aspects for marine navigation. We have tracked those carefully and we will provide the committee with the statistical data around that.

However, we have not tracked the other services, and I think part of your comment referred to other services. That we have not tracked.

**The Chair:** Minister, could you stay on for a little while longer? We have just a couple more questions.

**Ms. Shea:** Sure.

**Senator Dallaire:** The committee, if it visits some of these places, could meet some angry people who do not necessarily have the same philosophy with regard to technology replacing them as individuals, including all the other things they do, which we will discover. We need to arm ourselves a bit on that.

**M. Da Pont :** Nous essayons vraiment d'appliquer ce principe-là. C'est une tâche à laquelle nous avons consacré beaucoup d'efforts depuis quelques années. Il y a quatre ou cinq ans environ, la Garde côtière présentait un écart important pour ce qui est de la représentation des femmes. Nous avons presque comblé cet écart et atteint le taux qui représente la disponibilité sur le marché du travail.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je suis heureuse d'entendre ça : dans des villes comme Bamfield, en Colombie-Britannique, la Garde côtière est un des rares employeurs pour les hommes comme pour les femmes.

**Le sénateur Patterson :** Je pourrais parler de l'autre côte, la plus longue. Je vais poser une question à laquelle je connais la réponse. Y a-t-il des stations de phare dans le Nord canadien? J'inclus ici l'Ungava et le Nunavik. Sinon, quelles aides à la navigation y a-t-il le long de la côte du Nord?

**M. Da Pont :** Si vous êtes certain de savoir si nous comptons des stations de phare ou pas sur la côte du Nord, vous êtes un peu plus avancé que moi. Je sais que nous en avons une au Labrador, mais, à part cela, je ne suis pas très certain.

Les principales aides à la navigation que nous y comptons sont saisonnières. Tous les ans, il y a au moins sept bateaux de la Garde côtière qui se rendent en Arctique. Le programme dans l'Arctique consiste notamment à installer des bouées et des aides à la navigation. Il y a aussi les centres de communication et de trafic maritimes à Iqaluit et Inuvik. C'est l'élément essentiel de notre soutien de la navigation.

**Le sénateur Patterson :** Je crois comprendre que le ministère juge fiables les stations de phare automatisées pour ce qui est de donner des renseignements sur la météo. Êtes-vous en mesure de nous donner des informations sur la question de la fiabilité, à nous qui entreprenons cette étude? Par exemple, quelle est la fréquence des interruptions dans les stations de phare sans gardien? Pouvons-nous obtenir toutes ces données-là?

**M. Da Pont :** Nous avons suivi ce phénomène-là de très près, à une petite différence près, pour éclaircir un point que vous avez soulevé. En confrontant les stations automatisées et les stations sans gardien, nous avons suivi la fiabilité des feux et des cornes de brume — c'est-à-dire les aspects essentiels de la navigation maritime. Nous avons suivi ces paramètres-là de près et nous allons fournir au comité les données statistiques là-dessus.

Cependant, nous n'avons pas suivi les autres services, et je crois que vous parliez en partie des autres services. Cela, nous ne l'avons pas suivi.

**Le président :** Madame la ministre, pouvez-vous rester un peu encore? Nous n'avons encore que quelques questions à poser.

**Mme Shea :** Bien sûr.

**Le sénateur Dallaire :** S'il se rend à certains des endroits en question, le comité pourrait rencontrer des gens en colère qui ne partagent pas forcément le même point de vue sur l'idée de remplacer des gens par un appareil, avec tout ce qu'ils peuvent faire par ailleurs, ce que nous allons découvrir. Nous devons nous armer un peu sur ce point.



Is de-staffing the remaining lighthouses now part of the periodic review that identifies the bottom 5 per cent that is not absolutely essential, and that you can actually hive off or replace? With that, you have given us the O & M savings. You have given us the one-time technology acquisition requirement. However, if you kept operating as you do, would you not be in a situation where you would have to invest a significant amount of money in capital construction, houses for lightkeepers, probably re-cementing the lighthouses and so on? Have you got a figure? Is it \$40 million that you would have to do in rebuilding them all to keep them the way they are going now or is that too high a figure?

**Mr. Da Pont:** Thank you for the question. You are absolutely right that if we continue with staffed lighthouses, we will have to make a major capital investment over time.

We have tracked the major capital investment in the last 10 years, and that will be part of the information we give to the committee. That major capital investment has not been high because when the decision was made to keep these 51 light stations staffed, 10 or so years ago, the Coast Guard received one-time funding, if I recall, of around \$20 million or \$21 million to invest in those stations to bring them up to a better standard. That has helped us very much, obviously, in the past 10 years, so our major capital costs have been relatively low. However, if we do keep them, you are absolutely right; over time, we will have to begin investing much more significantly in major capital.

I do not think we have what I would term a reliable estimate that I could give you, because to do so would require actually visiting each of the sites and making an assessment of the condition and trying to project when the investment might be required in the future. I am not aware of a reliable ballpark that I could give you, but I could say that it will be significant over time.

**Senator Dallaire:** Doing it now is because of the periodic review or the budget realignment. Does it make sense to do it now rather than delay it a couple of years?

**Ms. Shea:** In the last 10 years there has been an advance in technology.

**Senator Dallaire:** That is taken for granted.

**Ms. Shea:** The responsible thing for governments to do is to ensure that the taxpayers get the maximum value for their tax dollar. The department feels that this is a service where tax dollars could be better spent. That is what we are trying to determine.

**Senator Dallaire:** Those are our marching orders, then, to do that.

L'élimination du poste de gardien dans le reste des phares s'inscrit-elle maintenant dans l'examen périodique qui met en relief la strate inférieure de 5 p. 100 qui n'est pas du tout essentielle, que vous pouvez carrément éliminer ou remplacer, de fait? Cela dit, vous nous avez parlé d'économies du point de vue du fonctionnement et de l'entretien. Vous nous avez parlé de l'acquisition ponctuelle de matériel technique. Cependant, si vous continuez à fonctionner comme vous le faites, ne serez-vous pas obligé d'investir une somme importante d'argent dans l'aménagement des immobilisations, les maisons des gardiens de phare, probablement quand il s'agit de refaire la maçonnerie des phares et ainsi de suite? Avez-vous des chiffres là-dessus? Vous faudrait-il investir 40 millions de dollars pour tout refaire, pour que les bâtiments demeurent dans l'état où ils se trouvent actuellement, sinon ce chiffre est-il trop élevé?

**M. Da Pont :** Merci de poser la question. Vous avez tout à fait raison de dire que, si nous continuons à avoir des phares avec gardiens, cela entraînera d'importantes dépenses d'immobilisations au fil du temps.

Nous avons suivi les grandes dépenses d'immobilisations depuis 10 ans, et cela fera partie des informations que nous allons donner au comité. Ces dépenses-là ne sont pas si importantes étant donné que, au moment où la décision a été prise de garder les 51 stations de phare avec gardiens il y a une dizaine d'années environ, la Garde côtière a reçu un financement ponctuel, si je ne m'abuse, de 20 ou 21 millions de dollars environ, à investir dans les stations pour les remettre à niveau. Cela nous a beaucoup aidés, évidemment, au cours des dix dernières années; nos grandes dépenses d'immobilisations ont donc été relativement faibles. Cependant, si nous gardons les gens, vous avez tout à fait raison; au fil du temps, il nous faudra investir beaucoup plus dans les projets d'immobilisations.

Je ne saurais vous donner ce que je pourrais qualifier d'estimations fiables : pour y arriver, il faudrait se rendre à chacun des endroits et évaluer l'état de la structure et essayer de prévoir l'investissement qu'il faudrait faire à l'avenir. Je ne saurais vous donner une approximation qui soit juste, mais je pourrais vous dire que ce serait important au fil du temps.

**Le sénateur Dallaire :** Si on le faisait tout de suite, ce serait en raison de l'examen périodique ou de la réaffectation budgétaire. Est-il logique de le faire maintenant, plutôt que de le reporter de quelques années?

**Mme Shea :** Au cours des 10 dernières années, il y a eu une évolution de la technologie.

**Le sénateur Dallaire :** C'est tenu pour acquis.

**Mme Shea :** La chose responsable qu'un gouvernement doit faire, c'est de s'assurer que les contribuables obtiennent le maximum en échange de leur argent. Le ministère est d'avis que c'est un service où l'argent du contribuable n'est pas utilisé au mieux. C'est ce que nous essayons de déterminer.

**Le sénateur Dallaire :** Ce sont donc là nos ordres : faire cela.

If a light goes down, do you have a central system that automatically tells you that a light has gone down, even with the redundancy capabilities that you have?

**Mr. Da Pont:** The mariners alert us very quickly when the light goes out. That is, I think, the most effective system. We service the lights, both the staffed and the automated, so when they go out, we are set up to get people out there as quickly as possible to get it fixed.

**Senator Dallaire:** However, locals will tell you; you do not have a central system?

**Mr. Da Pont:** We find that it works very effectively relying on the local people.

**The Chair:** I have a supplementary question. Is there any contribution to the Coast Guard budget from the Department of Transport? You, in effect, are a separate operating agency under the Department of Fisheries and Oceans, and therefore you go through the Minister of Fisheries and Oceans for your budget and so on, but you do work for the Department of Transport. Your work in the Arctic that Senator Patterson asked about is on behalf of the Department of Transport. Do they contribute to you at all?

**Mr. Da Pont:** Not that I am aware of, senator.

**The Chair:** Should they?

**Mr. Da Pont:** I think that is a different question.

**The Chair:** Yes, I know.

**Mr. Da Pont:** We provide services to a number of other government departments.

**The Chair:** I am just trying to help out the minister; that is all.

**Ms. Shea:** If you guys want to tackle that question, that is fine.

**Mr. Da Pont:** We provide services to other government departments, but we also receive some service.

**The Chair:** That is something for us to keep in mind as we go through the study, that Coast Guard, although it is under the Department of Fisheries and Oceans, does work for other departments. For example, the CCGS *Louis S. St-Laurent*, which is doing work with the USCGC *Healy* off the West Coast, is funded from a completely different arm of government. The ships of the Coast Guard and the Coast Guard itself are receiving funding from a number of different federal sources. One of the interesting things that we will encounter as we go through is how the budget is looked after, because you will probably get a hit one way or the other.

**Senator Dallaire:** We will have to be clear on who will pick up the costs and how that will be negotiated on projects that they are interesting in divesting.

**Senator Watt:** I will be shifting away from this and dealing more with the North than I have in the past, particularly with respect to the activities that are taking place in the Arctic with regard to the

S'il y a un feu qui s'éteint, avez-vous un système central qui vous le signale automatiquement, même avec les systèmes redondants que vous avez?

**M. Da Pont :** Les marins nous le font savoir très vite quand le feu s'éteint. C'est ce qui me paraît être le système le plus efficace. Nous nous occupons des feux, dans les phares où il y a un gardien et dans les phares automatisés; lorsque le feu s'éteint, nous sommes donc organisés pour dépêcher des gens le plus rapidement possible sur les lieux pour corriger le tir.

**Le sénateur Dallaire :** Tout de même, les gens de l'endroit vont vous dire : n'avez-vous pas un système central?

**M. Da Pont :** Nous trouvons qu'il est très efficace de compter sur les gens de l'endroit.

**Le président :** J'ai une question supplémentaire à poser. Le ministère des Transports apporte-t-il une contribution au budget de la Garde côtière? Vous avez un organisme distinct qui fonctionne sous l'égide du ministère des Pêches et des Océans, et vous devez donc passer par la ministre des Pêches et des Océans pour votre budget et ainsi de suite, mais êtes-vous au service du ministère des Transports? Le travail que vous faites en Arctique et que le sénateur Patterson a mentionné est fait au nom du ministère des Transports. Ce ministère vous verse-t-il une contribution quelconque?

**M. Da Pont :** Pas que je sache, sénateur.

**Le président :** Devrait-il le faire?

**M. Da Pont :** Je crois que c'est une tout autre question.

**Le président :** Oui, je sais.

**M. Da Pont :** Nous fournissons des services à plusieurs autres ministères.

**Le président :** J'essaie seulement d'aider la ministre; c'est tout.

**Mme Shea :** Si vous voulez vous attaquer à cette question-là, c'est très bien.

**M. Da Pont :** Nous fournissons des services à d'autres ministères, mais nous recevons aussi certains services.

**Le président :** C'est une chose que nous devrions garder à l'esprit au fil de l'étude, soit que la Garde côtière, même si elle relève du ministère des Pêches et des Océans, travaille bel et bien pour d'autres ministères. Par exemple, le financement du NGCC *Louis S. St-Laurent*, qui fait un travail conjoint avec l'USCGC *Healy* au large de la côte ouest, provient d'un tout autre secteur du gouvernement. Les navires de la Garde côtière et la Garde côtière elle-même reçoivent du financement de plusieurs sources fédérales distinctes. Une des choses intéressantes que nous allons constater au fil de l'exercice, c'est la nature du travail budgétaire — vous allez probablement être touchés d'une façon ou d'une autre.

**Le sénateur Dallaire :** Nous allons devoir établir clairement qui assume les coûts et comment il faudra négocier les projets dont on souhaite se défaire.

**Le sénateur Watt :** Je vais m'éloigner du sujet pour parler du Nord davantage que je ne l'ai fait auparavant, particulièrement en ce qui concerne les activités qui se déroulent dans l'Arctique du côté



Coast Guard and the rescue services. You are probably aware that those do not really exist in the North, in Nunavut, other than what I believe your colleague has indicated. There are two: one on the Western Arctic side and the one on the Baffin side.

As you know, the risks taken by the people who live in the North are taking place practically every day when it comes to hunting and fishing activities. We do not have access to a lighthouse that we know of, as they do down south. Neither do we have any type of infrastructure in place that could answer our needs. The types of boats that are used by the various fishermen and hunters do not have the equipment needed in order to do proper navigation.

For the Inuit, whether on the Labrador side or the Nunavut side, they are all in the same predicament. You have heard the stories of how people have been caught several times this year. This is only the beginning, and there will be more to come. People will be losing their lives. They have already begun to lose their equipment because that they cannot travel on safe ice anymore, the way they used to.

You probably have heard that not too long ago there was a story about a 17-year-old boy separated from his father while he was out hunting. It took three days for National Defence to get there to rescue that person. Where did they get the equipment to find that youngster? Quite a long distance away, I believe from the south, and then they had to go north. There is a huge amount of capitalization required in the North in terms of infrastructure needed.

Minister, while you are still the minister, will you give us some kind of marching orders to undertake to expedite that aspect of it, which is heavily needed today? Let me just start off with that to get your reaction on that.

**Ms. Shea:** Are you talking about the need to increase search and rescue capabilities in the North?

**Senator Watt:** Exactly, and also to be stationed not in Winnipeg, not in the South, but to be there. You have to realize also there is a physical side to it. You cannot operate everything under the premises of the Crown station connected to satellite. There must be some physical aspects of it that have to be taken into consideration. I believe this is what you will lack if you remove those lighthouses that have manpower attached to them. If you remove the manpower and replace it with modern technology, you can only go so far. There is a physical side that has to be well thought of to ensure that we are not taking away something that people have already been enjoying over the years.

**Ms. Shea:** I will agree with you that as more activity takes place in the North, as there are emerging fisheries, there will probably be more need for search and rescue capability. When our new icebreaker is delivered in 2017, we will have the capability to stay in the North for nine months as opposed to the six months now, so that will add to increased capability. The North is changing, I agree with you.

de la Garde côtière et des services de sauvetage. Vous savez probablement que ces services n'existent pas vraiment dans le Nord, au Nunavut, à part ce que votre collègue me paraît avoir souligné. Il y en a deux : un du côté de l'Arctique Ouest et un du côté de Baffin.

Comme vous le savez, dans le Nord, les gens courent des risques pratiquement tous les jours en s'adonnant à la chasse et à la pêche. Nous n'avons pas accès à un phare, que nous sachions, comme c'est le cas pour les gens dans le sud. Nous n'avons pas non plus d'infrastructure susceptible de répondre à nos besoins. Les types de bateaux dont se servent les divers pêcheurs et chasseurs ne sont pas munis du matériel nécessaire pour bien naviguer.

Pour les Inuits, que ce soit du côté du Labrador ou de celui du Nunavut, le problème est le même. Vous avez entendu parler plusieurs fois de gens qui se sont fait prendre cette année. Ce n'est que le début, et il y en aura d'autres. Des gens vont perdre la vie. On a déjà commencé à perdre de l'équipement, car il n'est plus possible de se déplacer de manière sûre sur la glace, comme on le faisait avant.

Il n'y a pas trop longtemps de cela, vous avez probablement entendu l'histoire d'un jeune de 17 ans qui s'est trouvé séparé de son père en expédition de chasse. Il a fallu trois jours pour que la Défense nationale arrive sur les lieux pour le sauver. Où est-on allé chercher le matériel nécessaire pour trouver ce jeune-là? Très loin de là, dans le Sud, je crois, puis on s'est dirigé vers le nord. Il y a un investissement énorme à faire dans le Nord du point de vue de l'infrastructure.

Madame la ministre, pendant que vous êtes encore ministre, allez-vous nous donner des ordres quelconques pour que nous réglions rapidement cet aspect des choses, dont le besoin est criant aujourd'hui? Je voudrais d'abord savoir ce que vous pensez de cela.

**Mme Shea :** Parlez-vous de la nécessité d'accroître la capacité de recherche et de sauvetage dans le Nord?

**Le sénateur Watt :** Tout à fait, et pour que ce soit installé non pas à Winnipeg, non pas dans le Sud, mais dans le Nord. Vous devez savoir aussi qu'il y a un aspect physique à la chose. On ne peut penser tout faire à partir d'une station gouvernementale reliée par satellite. Il y a certains aspects physiques de la chose dont il faut tenir compte. C'est ce qui vous manquera, à mon avis, si vous éliminez ces phares où il y a des gardiens. Si vous retirez l'élément humain au profit de la technologie moderne, ça demeure limité. La chose comporte une dimension physique à laquelle il faut bien réfléchir pour s'assurer de ne pas éliminer une chose dont les gens profitent déjà depuis des années.

**Mme Shea :** Je suis d'accord avec vous pour dire que plus il y aura d'activités dans le Nord, plus il y aura de pêches nouvelles, plus la capacité de recherche et de sauvetage devra probablement s'accroître. Grâce au nouveau brise-glace qui entrera en service en 2017, nous aurons la capacité de demeurer dans le Nord pendant neuf mois, plutôt que six comme c'est le cas à l'heure actuelle; ce sera donc là une capacité accrue. Le Nord évolue; je suis d'accord avec vous.

**Senator Watt:** On top of that, we will have to find some sort of navigational equipment and the infrastructure that does not exist up there today.

Let me just give you my personal experience in terms of travelling at night on the sea by boat, and the boat might not have the necessary type of navigational equipment to take you from A to B. It is not that easy to try and figure out in the dark how far away you are from the shore when you are traveling at night. That is a pretty hard thing to do. If there are certain light spots that you could see along the coast, for example, that could be very helpful for the people that do not have the necessary equipment, the technology like GPS, for example. They do not have that. Many of them, even if they do have it, do not know how to operate it. So there is a safety concern that we must put some thought into, especially when we begin to start looking at the long term rather than just the short term.

I see what you are doing here is probably restructuring it differently from what it was before, and hopefully that will cost less, but it might not work out that way. I guess the committee is prepared to undertake to examine that to see if it is possible. I guess that is what you want us to do.

**Ms. Shea:** That is correct, to ensure that we are getting the best bang for the taxpayers' buck in providing safety to mariners. That is our main concern.

**Senator Watt:** When we talk about the Arctic, I always assume that everyone understands that it includes northern Labrador and Nunavik. Those two sometimes have a tendency to be forgotten or left out. They are a part of the Arctic: they may not be called part of the full fledged Arctic, but they are subarctic.

**Senator MacDonald:** I am going through appendix 5 here, Aids to Navigation Resource Profile to 2009-10, and a couple of questions spring to mind when I read this.

For the Maritimes, Quebec, and the central and Arctic region, they show about \$2.5 million in salaries. If they are understaffed, what are the salaries for?

**Mr. Da Pont:** Sorry, I am not sure, senator, what document you are looking at.

We would still, even in automated lighthouses, incur some costs because we still have to do regular inspection and maintenance.

**Senator MacDonald:** Is that not operation and maintenance?

**Mr. Da Pont:** That could come out of O & M, but that involves people. Most of our technical people are Coast Guard employees, so we have technical people whose jobs it is to go to all lightstations on a regular basis, the ones that are automated, to ensure things are functioning properly. There are periodic checks and, obviously, maintenance.

**Senator MacDonald:** There is obviously maintenance. So the salaries that are outlined there or tallied there, are those people who are already under a contract?

**Le sénateur Watt :** En plus, vous allez devoir trouver une forme quelconque de matériel de navigation et établir une infrastructure qui n'existe pas aujourd'hui.

Permettez-moi de vous parler de ce que je vis personnellement en voyageant, la nuit, à bord d'un bateau, bateau qui n'a peut-être pas le type de matériel de navigation nécessaire pour vous mener du point A au point B. Il n'est pas si facile de déterminer dans l'obscurité la distance qui vous sépare de la rive lorsque vous êtes en bateau, la nuit. C'est assez difficile à faire. S'il y a un certain point clair qu'on peut apercevoir le long de la côte, par exemple, c'est très utile pour qui n'a pas le matériel nécessaire, la technologie comme le GPS, par exemple. Les gens n'ont pas cela. Souvent, s'ils l'ont, ils ne savent pas comment le faire fonctionner. Il y a donc un problème de sécurité auquel il faut réfléchir, surtout si on commence à envisager le long terme plutôt que seulement le court terme.

Je vois ici que vous restructurez probablement les choses différemment de ce qu'il y avait avant et, on l'espère, ça coûtera moins cher, mais ce ne sera peut-être pas le cas. J'imagine que le comité est prêt à examiner la question pour voir si c'est possible. J'imagine que c'est ce que vous voulez que nous fassions.

**Mme Shea :** C'est cela, s'assurer d'utiliser de façon optimale l'argent des contribuables pour assurer la sécurité des marins. C'est notre principale préoccupation.

**Le sénateur Watt :** Quand nous parlons de l'Arctique, je présume toujours que tout le monde comprend que cela inclut le nord du Labrador et le Nunavik. On a parfois tendance à oublier ou à exclure ces deux-là. Qu'ils font partie de l'Arctique : ils ne sont pas inscrits officiellement dans l'Arctique, mais c'est un territoire subarctique.

**Le sénateur MacDonald :** Je parcours ici l'annexe 5 — Ressources en 2009-2010, Services d'aide à la navigation — et il y a quelques questions qui me viennent à l'esprit.

Pour les Maritimes, le Québec et la région du centre et de l'Arctique, on voit des salaires de 2,5 millions de dollars. S'il n'y a pas de personnel, à quoi servent ces salaires?

**M. Da Pont :** Je m'excuse, sénateur, je ne sais pas très bien quel document vous regardez.

Même là où le phare est automatisé, il y aura encore certains coûts à assumer, puisqu'il faut toujours une inspection et un entretien réguliers.

**Le sénateur MacDonald :** Ça n'entre pas dans le fonctionnement et l'entretien?

**M. Da Pont :** Ça pourrait provenir du budget de fonctionnement et d'entretien, mais il y a des gens qui entrent en scène ici. La plupart de nos techniciens sont des employés de la Garde côtière; il y a donc chez nous des techniciens dont le travail consiste à aller dans les phares régulièrement, ceux qui sont automatisés, pour s'assurer que tout fonctionne correctement. Il y a des contrôles périodiques et, évidemment, de l'entretien.

**Le sénateur MacDonald :** Il y a évidemment de l'entretien à faire. Les salaires qui sont indiqués ou totalisés là sont donc les salaires des gens qui travaillent déjà à contrat?



**Mr. Da Pont:** Yes, but this is for the entire aids-to-navigation system. It is not just the lighthouses, so it covers the whole range of navigation services, not just the lighthouses.

**Senator MacDonald:** Do you mean like replacing buoys?

**Mr. Da Pont:** That is right. It includes the cost of buoys. It includes the costs of equipment replacement and maintenance. That table flags that in a couple of regions the costs are much higher because of the staffed lighthouses.

**Senator MacDonald:** I could not help but notice that the costs in operation and maintenance seem to be a lot larger on the West Coast than the East Coast. What is the reason for that?

**Ms. Shea:** There are more lighthouses on the West Coast.

**Senator MacDonald:** There are only four more lighthouses.

**Mr. Da Pont:** The reason is because on the East Coast, to use the staffed ones as an example, in Newfoundland all of the staffed lighthouses are accessible by road. So, when we do provisioning, when lightkeepers change and so forth, you can drive in and out.

On the West Coast, almost all the staffed lighthouses are in remote areas, so all of the supplying, changing the lightkeepers after their stint and so forth, is done by helicopter or by ship, which is much more expensive.

**Senator MacDonald:** I also could not help but notice, looking at this data, that the combined totals for the Maritimes and Quebec are about \$3.5 million for salaries, operation and maintenance. It is about \$3.6 million for the National Capital Region, \$2.4 million in salaries and \$1.1 million in operational maintenance for the National Capital Region. What is that for?

**Mr. Da Pont:** In a number of areas, we have set funds that are held in the National Capital Region and are distributed in the course of the year to the various regions to deal with unanticipated situations.

**Senator MacDonald:** Is it a little residual fund to use?

**Mr. Da Pont:** I recognize the table now. It is drawn, I think, from our Coast Guard business plan. In the business plan we also included a table that identified all of the centrally held funds and explained what exactly they were used for.

**Senator MacDonald:** Is that further broken down?

**Mr. Da Pont:** Yes, that information is in the Coast Guard business plan.

**Senator MacDonald:** Is that on an as-needed basis?

**Mr. Da Pont:** It varies, depending on the actual things we are funding.

**Senator MacDonald:** Is there a set fund put aside for that every year, or is it as-needed?

**M. Da Pont :** Oui, mais c'est pour l'intégralité du système d'aide à la navigation. Ce ne sont pas que les phares; ça couvre toute la série de services à la navigation, et non seulement les phares.

**Le sénateur MacDonald :** Vous parlez du remplacement des bouées, par exemple?

**M. Da Pont :** Oui. Ça comprend le coût des bouées. Ça comprend le remplacement et l'entretien du matériel. Ce tableau-là indique que, dans quelques régions, les coûts sont beaucoup plus élevés, en raison des phares avec gardien qu'il y a.

**Le sénateur MacDonald :** Je n'ai pu m'empêcher de remarquer que les coûts de fonctionnement et d'entretien semblent nettement plus importants sur la côte ouest que sur la côte est. Quelle en est la raison?

**Mme Shea :** Les phares sont plus nombreux sur la côte Ouest.

**Le sénateur MacDonald :** Il n'y a que quatre phares de plus.

**M. Da Pont :** La raison, c'est que, sur la côte est, en prenant les phares avec gardien pour exemple, tous sont accessibles par la route à Terre-Neuve. Pour les approvisionner, quand arrive le moment où un gardien vient en remplacer un autre, le trajet peut se faire en voiture.

Sur la côte ouest, presque tous les phares avec gardien se trouvent dans un coin isolé, de sorte que l'approvisionnement, le changement de gardien et ainsi de suite se fait par hélicoptère ou par bateau, ce qui est nettement plus coûteux.

**Le sénateur MacDonald :** En regardant ces données, je n'ai pu m'empêcher de remarquer que les totaux des Maritimes et du Québec donnent environ 3,5 millions de dollars en salaires, fonctionnement en entretien. C'est environ 3,6 millions de dollars pour la région de la capitale nationale, 2,4 millions de dollars en salaires et 1,1 million de dollars en entretien courant pour la région de la capitale nationale. À quoi servent ces sommes?

**M. Da Pont :** Pour plusieurs secteurs, il y a dans la région de la capitale nationale des fonds réservés dont on fait la distribution pendant l'année au profit des diverses régions, en cas d'imprévu.

**Le sénateur MacDonald :** C'est un petit fonds excédentaire prêt à l'emploi?

**M. Da Pont :** Je reconnais le tableau maintenant. Je crois qu'il provient de notre plan d'activités à la Garde côtière. Dans le plan d'activités, nous avons inclus aussi un tableau qui présente tous les fonds centraux en expliquant ce à quoi ils servent.

**Le sénateur MacDonald :** Il y a une ventilation?

**M. Da Pont :** Oui, l'information est tirée du plan d'activités de la Garde côtière.

**Le sénateur MacDonald :** C'est distribué au besoin?

**M. Da Pont :** Ça dépend, il faut voir ce qu'il s'agit de financer en fait.

**Le sénateur MacDonald :** Y a-t-il un fonds réservé à cela tous les ans, ou encore est-ce débloqué au besoin?

**Mr. Da Pont:** We have a number of them, and some are set funds and some do vary, depending on funding availability.

**The Chair:** Senators, the minister has stayed past her time, and we appreciate that. We will have another session on this, and Mr. Da Pont will be back again next week.

I have two others on the list of questions, but we do have a little other business to conduct after the minister goes. I would ask if you could keep your questions brief and we will get into more detail.

**Senator Manning:** There is a question with respect to the lighthouses that are still in place, like Cape St. Mary's lighthouse in Newfoundland, that is very close to my home. For many years there were families there. Over the past decade or so that has not been the case. Are there lighthouses in Canada where a family unit is at the lighthouse now, so it would not just be de-staffing an individual, you would have to move a family to some other site?

Second, could you tell us how many people are in Ottawa today who are responsible for lighthouses in Canada? How many people are employed in Ottawa who would have lighthouses as their sole work?

**Ms. Shea:** I am not sure if families actually stay there, but some of them have living quarters. You fly people in and they stay. The lighthouses are staffed 24/7.

**Senator Manning:** I am talking about the permanent residents, not the ones that could change over.

**Ms. Shea:** I think there may be one family in British Columbia, if I recall correctly, which actually lived there.

**Mr. Da Pont:** I believe there are two or three of those that I am aware of. There are very few.

As to people in Ottawa whose sole job is to work on the lighthouses in the Coast Guard, I am not aware if there is anyone in Ottawa whose sole job is to do that, but I will verify that for next week.

**Senator Manning:** Thank you.

**Senator Raine:** I am not familiar yet with the heritage lighthouse act, but you did say that there would be non-profit societies that would be able to come forward. Would consideration be given to a for-profit if there were no non-profits?

**Ms. Shea:** Yes. I was just responding to the question about any sources of funding to assist with this, but generally governments deal with non-profits. Certainly a for-profit would be considered. They are considered according to their business plan and on a case-by-case basis.

**M. Da Pont :** Nous en avons plusieurs, certains sont des fonds réservés, et d'autres varient, compte tenu du financement disponible.

**Le président :** Mesdames et messieurs les sénateurs, la ministre est restée plus longtemps que prévu, ce que nous apprécions. Nous allons consacrer une autre séance à cette question, et M. Da Pont sera de retour la semaine prochaine.

J'ai deux autres noms sur la liste pour les questions, mais nous devons régler d'autres affaires une fois que la ministre sera partie. Je vous demanderais de poser des questions concises, et nous allons pouvoir approfondir les choses.

**Le sénateur Manning :** Il y a une question à poser à propos des phares qui sont encore en place, par exemple le phare du cap Ste-Marie, à Terre-Neuve, qui est très près de chez moi. Pendant de longues années, des familles ont vécu là. Ce n'est plus le cas depuis une dizaine d'années environ. Y a-t-il au Canada des phares où il y a une famille en ce moment, ce qui voudrait dire qu'on retirerait non seulement une personne, mais plutôt une famille entière pour l'installer quelque part, ailleurs?

Ensuite, pourriez-vous nous dire combien il y a de gens à Ottawa aujourd'hui qui sont responsables des phares du Canada? Combien y a-t-il de personnes à Ottawa dont le travail vise exclusivement les phares?

**Mme Shea :** Je ne suis pas sûre que des familles vivent là, mais certains phares comptent une section d'habitation. Les gens y arrivent par avion et y demeurent. Il y a quelqu'un au phare en tout temps.

**Le sénateur Manning :** Je parle des résidents permanents, non pas de ceux qui pourraient aller et venir.

**Mme Shea :** Il y a peut-être une famille en Colombie-Britannique, si ma mémoire me sert bien, une famille qui a vraiment habité là.

**M. Da Pont :** Je crois qu'il y en a deux ou trois, autant que je sache. Elles sont très peu nombreuses.

Quant aux gens à Ottawa dont le travail vise exclusivement les phares au sein de la Garde côtière, je ne connais personne à Ottawa dont c'est le seul travail, mais je vais vérifier pour vous donner cette information la semaine prochaine.

**Le sénateur Manning :** Merci.

**Le sénateur Raine :** Je ne connais pas encore très bien la loi sur les phares patrimoniaux, mais vous avez dit que des sociétés sans but lucratif allaient pouvoir se manifester. Offrirait-on cette possibilité aux sociétés à but lucratif si aucune société sans but lucratif ne se manifeste?

**Mme Shea :** Oui. Je répondais à la question posée sur les sources de financement possibles à cet égard, mais, de façon générale, les gouvernements traitent avec des organismes sans but lucratif. Certes, le cas d'une organisation à but lucratif serait pris en considération. Il faudrait voir son plan d'affaires et étudier la proposition selon les mérites qu'elle présente.



**The Chair:** Thank you, minister, and to your officials for being with us. I am sure we will talk again. We look forward to working with your department and hopefully we can shed some light on what is, for all of us, an important issue. Thank you very much for coming.

**Ms. Shea:** Thank you very much to all of you. The Coast Guard does some very important work across the country. I know that you all support that. One interesting statistic is that on any given day the Coast Guard saves eight lives in Canada. I feel it is very important that we get the resources to where the priorities are in the department and, if this is one of the priorities, I thank you very much ahead of time for helping us to determine that.

**The Chair:** Thank you.

Senators, we have a quick item of business before we adjourn. At our last meeting it was proposed that the report we did on the Western Arctic be tabled in the Senate in this current session to request a government response. You have had copies of the report distributed. As we discussed earlier, changes have been made, particularly to the membership list, because not all the new members were on the previous study.

I need a motion to table the report in the Senate and to request a government response. Moved by Senator Hubley, seconded by Senator Patterson. Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Thank you. This meeting is now adjourned.

(The committee adjourned.)

---

OTTAWA, Tuesday, April 20, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:40 p.m. to study issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (topic: Canadian lighthouses).

**Senator Bill Rompkey** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** Good evening, ladies and gentlemen. I am Senator Bill Rompkey and this is the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans, which hopefully you will be watching on CPAC at some future date, we hope not at two o'clock in the morning.

I would like to read into the record our terms of reference for our study on lighthouses:

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans will conduct an examination of Canada's lighthouses by engaging lightkeepers and stakeholders, including the

**Le président :** Madame la ministre, merci à vous et merci à vos responsables d'être venus nous voir. Je suis sûr que nous allons discuter de nouveau un jour. Nous sommes heureux à l'idée de travailler avec votre ministère et espérons faire un peu de lumière sur une question qui est importante pour nous tous. Merci beaucoup d'être venus.

**Mme Shea :** Merci beaucoup à tous. La Garde côtière effectue un travail très important partout au pays. Je sais que vous appuyez tous ce travail. Voici une statistique intéressante : tous les jours, la Garde côtière sauve huit vies au Canada. À mes yeux, il est très important pour nous d'attribuer les ressources aux priorités indiquées au ministère et, s'il s'agit ici de l'une des priorités; je vous remercie beaucoup, d'avance, de nous avoir aidés à l'établir.

**Le président :** Merci.

Mesdames et messieurs les sénateurs, il y a une question que nous devons régler rapidement avant de lever la séance. À notre dernière réunion, quelqu'un a proposé que notre rapport sur l'Arctique de l'Ouest soit déposé au Sénat durant la présente session pour demander que le gouvernement y réagisse. Vous avez reçu un exemplaire du rapport. Comme nous en avons parlé plus tôt, certaines modifications y ont été apportées, particulièrement à la liste des membres, étant donné que ce ne sont pas tous les nouveaux membres qui ont pris part à l'étude précédente.

Il faudrait que quelqu'un présente une motion visant à faire déposer le rapport au Sénat et à demander au gouvernement de réagir. La motion est présentée par le sénateur Hubley et appuyée par le sénateur Patterson. Tout le monde est d'accord?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Merci. La séance est levée.

(La séance est levée.)

---

OTTAWA, le mardi 20 avril 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 40, afin d'examiner les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (sujet : les phares canadiens).

**Le sénateur Bill Rompkey** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Bonsoir, mesdames et messieurs. Je suis le sénateur Bill Rompkey, et vous assistez à une séance du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans que l'on pourra voir, espérons-le, sur la CPAC à une date ultérieure, mais souhaitons que ce ne soit pas à deux heures du matin.

Si vous me le permettez, je vais vous lire en quoi consiste notre cadre de référence pour l'étude sur les phares :

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans effectuera un examen des phares canadiens et, à cette fin, il invitera les gardiens de phare et les divers groupes intéressés,

recreational boating community, commercial shippers and fishers (and their associations), business and community interests, and Canadian citizens at large.

In particular, the proposed review will include, but will not necessarily be limited to, the following:

- a) the role of Canadian lighthouses in the provision of safe and efficient marine transportation;
- b) the Canadian Coast Guard's most recent plan to automate Canada's remaining staffed light stations in British Columbia and Newfoundland and Labrador;
- c) the current role of Canada's lightkeepers, including the duties they have taken on, both formally or informally, in addition to their regular function;
- d) the impact of electronic aids to navigation on the role of lightkeepers, including those persons stationed at fully automated sites;
- e) the level of service and reliability of automated aids to navigation compared with traditional aids to navigation (e.g., staffed light stations);
- f) the transfer of lighthouses that have local interest to community groups and non-profit organizations, pursuant to the Treasury Board Policy on the Disposal of Surplus Real Property;
- g) the preservation of heritage lighthouses under the *Heritage Lighthouse Protection Act*, which comes into force on 29 May 2010; and
- h) the role of lighthouses in tourism, other economic activities and community life in general.

When our study is completed, the committee will propose a course of action to the Minister of Fisheries and Oceans.

Last week, senators, we heard from the minister and her officials. We are pleased to have the officials back again today. I would like to welcome George Da Pont, Commissioner of the Canadian Coast Guard. I would ask him to introduce the people accompanying him, after which I understand he has a presentation.

**George Da Pont, Commissioner of the Canadian Coast Guard, Fisheries and Oceans Canada:** Thank you very much, Mr. Chair. On my right is Ray Browne, Regional Director of Maritime Services for Newfoundland and Labrador. Among his responsibilities are lighthouses. On my left is Susan Steele, Regional Director of Maritime Services for the Pacific region. We also have at the table Krishna Sahay, Director General for Real Property, Safety and Security.

notamment le milieu de la navigation de plaisance, les affrêteurs commerciaux et les pêcheurs (ainsi que leurs associations), les entreprises, les collectivités ainsi que la population canadienne en général à y prendre part.

L'examen portera sur les éléments suivants, sans toutefois s'y limiter :

- a) l'apport des phares canadiens à la sécurité et à l'efficacité du transport maritime;
- b) le plus récent projet de la Garde côtière canadienne d'automatiser les stations de phare qui emploient toujours un gardien en Colombie-Britannique et à Terre-Neuve-et-Labrador;
- c) le rôle actuel des gardiens de phare, y compris les fonctions qu'ils assument, de façon officielle ou officieuse, en plus de leurs tâches régulières;
- d) les conséquences des aides électroniques à la navigation sur le rôle des gardiens de phare, y compris ceux postés dans les stations entièrement automatisées;
- e) le niveau de service et la fiabilité des aides à la navigation automatisées par rapport aux aides à la navigation classiques (les stations de phare avec personnel, par exemple);
- f) la cession des phares ayant un intérêt local à des groupes communautaires et à des organismes sans but lucratif, conformément à la politique du Conseil du Trésor sur l'aliénation des biens immobiliers excédentaires;
- g) la préservation des phares patrimoniaux aux termes de la *Loi sur la protection des phares patrimoniaux* qui entrera en vigueur le 29 mai 2010;
- h) l'apport des phares au tourisme, aux autres activités économiques ainsi qu'à la vie de la collectivité en général.

Lorsque nous aurons terminé notre étude, nous proposerons un plan d'action à la ministre des Pêches et des Océans.

La semaine dernière, chers sénateurs, nous avons recueilli les témoignages de la ministre et de représentants de son ministère. Nous sommes ravis de revoir ces représentants aujourd'hui. Je souhaite donc la bienvenue à George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne. Je vais lui demander de nous présenter les personnes qui l'accompagnent, après quoi, si je comprends bien, il nous fera un exposé.

**George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada :** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. À ma droite se trouve Ray Browne, directeur régional des Services maritimes pour Terre-Neuve-et-Labrador. Il s'occupe, entre autres choses, des phares. À ma gauche est assise Susan Steele, qui est directrice régionale des Services maritimes pour la région du Pacifique. Il y a aussi à la table Krishna Sahay, directeur général des Biens immobiliers, protection et sécurité.



*[Translation]*

We also have Mr. Daniel Breton — he is Director, Navigation Systems here in Ottawa — and Mr. André Châteauvert, Manager, Waterways Management in Ottawa.

*[English]*

We also have Andrew Anderson, Senior Divestiture Analyst. They are technical specialists whom we may call upon depending on what questions the committee may have.

Mr. Chair, in lieu of opening comments, I would like to go through a brief presentation that gives you a general overview of the Aids to Navigation system — or AtoN — how lighthouses fit into that system and then get into more specific information about staffed lighthouses.

**The Chair:** Please proceed.

**Mr. Da Pont:** Thank you very much. Before getting into the details of the presentation, I would like to inform the committee that Ms. Susan Steele has been assigned as the Canadian Coast Guard lead to support the work of the committee. She has in-depth knowledge of the file and will be your primary point of contact, as you have requested, to access whatever support you want from the Canadian Coast Guard for your work.

**The Chair:** Welcome to the committee.

**Mr. Da Pont:** Let me start then with the actual presentation. We have distributed copies of it. I will start with slide 2. I thought it would be appropriate to begin with a general overview of the mandate of the Canadian Coast Guard, CCG, for its Aids to Navigation system. Obviously, it is to ensure that Canada's waterways are safe and accessible and that we facilitate the provision of effective vessel traffic.

The Aids to Navigation system is composed of two broad elements. One is long-range aids. They are mostly electronic aids, such as the Differential Global Positioning System, DGPS; these electronic aids assist mariners to identify their location, course and speed. In many ways, it is similar to having a Global Positioning System, GPS, in your car, if I could make that analogy.

The second key aspect of the Aids to Navigation system is the short-range aids. They consist of fixed aids, for example, lighthouses, and they also consist of floating aids, primarily buoys. They provide mariners with visual, aural and radar identification of danger zones, locations and recommended routes.

The next slide shows you a big overview of the system. The red dots represent the positions of varying types of aids.

*[Français]*

M. Daniel Gratton est également avec nous — il est le directeur des systèmes de navigation ici, à Ottawa — ainsi que M. André Châteauvert, gestionnaire de la gestion des voies navigables à Ottawa.

*[Traduction]*

Je suis également accompagné d'Andrew Anderson, analyste principal spécialisé en cessions. Nous y ferons appel pour répondre éventuellement aux questions techniques du comité.

Monsieur le président, en guise d'allocution liminaire, je vais vous livrer un bref exposé qui vous donnera une vue d'ensemble du Système canadien d'aides à la navigation — ou SCAN — et de la façon dont les phares s'intègrent dans ce système, avant de vous donner des informations plus détaillées sur les phares gardés.

**Le président :** Allez-y, je vous en prie.

**M. Da Pont :** Merci beaucoup. Avant d'entrer dans le vif du sujet, j'aimerais dire aux membres du comité que Mme Susan Steele a été désignée par la Garde côtière canadienne pour diriger l'appui fourni au comité dans le cadre de ses travaux. Elle possède une connaissance approfondie du dossier et sera votre interlocutrice privilégiée, comme vous l'avez demandé, pour obtenir toute l'aide dont vous aurez besoin auprès la Garde côtière canadienne pour mener à bien votre étude.

**Le président :** Bienvenue au comité.

**M. Da Pont :** Permettez-moi maintenant d'entreprendre mon exposé. Nous vous en avons distribué des copies. Je vais commencer par la diapositive de la page 2. J'ai pensé qu'il était approprié de vous présenter d'abord un aperçu du mandat de la Garde côtière canadienne en ce qui a trait à son Système d'aides à la navigation. Comme il se doit, celui-ci a pour objectif de garantir la sécurité et l'accessibilité des eaux canadiennes et de faciliter les déplacements efficaces des navires et des embarcations.

Le Système d'aides à la navigation a deux composantes essentielles. La première se caractérise par les aides de longue portée. Il s'agit essentiellement d'aides électroniques, comme le Système mondial de localisation différentiel, ou DGPS; ces aides électroniques permettent aux marins de déterminer leur position, leur route et leur vitesse. À bien des égards, elles jouent le même rôle qu'un système de positionnement global, ou GPS, dans une automobile, si vous me permettez cette analogie.

La deuxième, ce sont les aides de courte portée, c'est-à-dire les aides fixes, comme les phares, et les aides flottantes, le plus souvent des bouées. Il s'agit de dispositifs visuels, sonores ou à ondes radar qui indiquent aux marins les endroits dangereux, la position du navire et la route recommandée.

La diapositive suivante vous donne une grande vue d'ensemble du système. Les points en rouge représentent les positions de différents types d'aides.

We have, for the long-range aids, the electronic ones, 19 DPGS stations. We also have five LORAN-C stations that are in the process of being phased out. That is an old technology that is part of a continental system. Both Canada and the U.S. are phasing it out; it should be out of commission by this fall.

For the short-range aids, we have over 11,200 floating aids of which about 600 are large buoys. We have about 6,100 fixed aids, and about 500 of them would be considered major lights. That would include the 264 formally staffed light stations. As we mentioned several times, of the lighthouses, 51 are staffed. We will have maps on their locations in a moment.

On slide 4, we thought we would give you a representation of the various types of fixed aids. I appreciate that the pictures are a bit small, but you can see a lighthouse on your left. That particular lighthouse is Belle Isle South End, in Newfoundland. It was established in 1858. It is a fully automated and unstaffed lighthouse.

A couple of key features might interest you about this lighthouse. It is one of the light stations that we must service by helicopter. On the far right of the picture, you can see the helicopter pad, which is small. The lighthouse also has solar panels. They are the things that you see on the ground, on the left of the picture. It is fairly representative of the major lighthouse structures. The tower in the next picture is a sector light. We have about 63 of them. Essentially, the lights provide directional information to help mariners stay on the centre of the channel and go through the right routes. The beam has three colours: If the colour you see is white, you know you are in the centre; if it is red, you know you are on the right; and if it is green, you know you are on the left. Your objective is to stay in the white light.

We have a great number of shore lights, which are shown in the next picture that you see. They are similar to lighthouses in many ways but generally have a smaller light, less distance and are often used to mark confined waterways, specific danger zones and approaches to ports.

On the upper right-hand corner of the slide, we have ranges. Generally, we have two of them. They work in tandem and are aligned. They help to provide a leading line for mariners, again, to assist them to navigate the centre of a channel. Finally, below that, we have a day beacon — and, again, we have many of these — which is a minor aid. It does not have lights and indicates the side of a channel.

My objective and the main message that I wanted to leave with the committee is that lighthouses, whether staffed or automated, are one part of a large system that has many components.

When we were here last week, we had a question or two about how we go about deciding what goes where and how strong the light is in any particular location. We tried to lay out some of the general criteria. We do have a specific design methodology that we follow. When we are setting up aids to navigation, we do it in consultation with the local mariners. We consider issues such

Pour ce qui est des aides de longue portée électroniques, sachez que nous avons 19 stations DGPS. Nous disposons également de cinq stations Loran-C que nous éliminons graduellement, car elles utilisent une vieille technologie faisant partie d'un système continental. Les États-Unis sont en train de s'en débarrasser aussi. Elles devraient avoir toutes disparu d'ici à l'automne.

Quant aux aides de courte portée, sachez que nous comptons plus de 11 200 aides flottantes, dont 600 grosses bouées. Nous avons approximativement 6 100 aides fixes, dont environ 500 considérées comme des feux majeurs. Cela inclut les 264 stations de phare gardées. Comme nous l'avons mentionné à plusieurs reprises, nous avons des gardiens dans 51 phares. Je vais vous montrer dans un instant une carte vous indiquant où ils se trouvent.

À la diapositive de la page 4 sont présentés les différents types d'aides fixes. Les photographies sont un peu petites, mais vous pouvez distinguer un phare à votre gauche. Il s'agit du Belle Isle South End, à Terre-Neuve. Il existe depuis 1858 et est maintenant un phare sans gardien entièrement automatisé.

Voici quelques détails caractéristiques, au sujet de ce phare, qui pourront vous intéresser. C'est un des phares que l'on ne peut approcher que par hélicoptère. Tout à fait à droite, sur la photo, vous pouvez d'ailleurs voir une petite hélisurface. Ce phare est également équipé de panneaux solaires. Ce sont les choses qui se trouvent sur le sol, dans la partie gauche de la photo. Ceci est assez représentatif des grands phares. La tour que vous voyez sur la photo d'à côté représente un feu à secteurs. Nous en avons 63. Ces feux servent essentiellement à donner des informations sur la direction, afin d'aider les marins à demeurer au centre des voies d'accès et à emprunter les bonnes routes. Le faisceau a trois couleurs. Quand la couleur est blanche, c'est que vous vous trouvez au centre; quand elle est rouge, c'est parce que vous êtes à droite; et quand elle est verte, c'est parce que vous vous situez à gauche. L'objectif est de vous maintenir face à la lumière blanche.

Nous avons un grand nombre de feux côtiers; vous en avez un exemple sur la photo suivante. Ils ressemblent aux phares, à bien des égards, mais ont généralement un feu moins puissant, qui couvre une distance plus courte, et sont souvent utilisés pour signaler des eaux restreintes, des zones dangereuses bien précises et les approches de ports.

Dans la partie supérieure droite de la diapositive, vous voyez des feux d'alignement. En général, il y en a deux. Ils fonctionnent en tandem et sont alignés. Les deux marques permettent aux marins de s'aligner et les aident à naviguer au milieu des voies d'accès. Enfin, en dessous, se trouve une balise de jour non lumineuse. Nous en avons beaucoup de ce genre. Il s'agit d'une aide mineure qui ne projette pas de lumière, mais qui indique le côté d'un chenal.

Le principal message que je tiens à faire passer au comité, c'est que les phares, qu'ils soient gardés ou automatiques, font partie d'un vaste système aux nombreuses composantes.

La semaine dernière, à ce comité, on nous a demandé à une ou deux reprises comment nous faisons pour décider où allait quoi et de la puissance d'un phare selon l'endroit. Nous avons tenté d'expliquer quels critères généraux nous appliquons. Nous suivons un processus de conception méthodique. Lorsque nous voulons installer des aides à la navigation, nous consultons les



as visibility, reliability, the actual location and audibility, if there is an aural aid, such as a fog horn. We base it on risk, and also on an economic assessment to try to ensure we are putting in the most cost-effective aid for that particular location or situation. We review them periodically with the users.

The last key point that I want to emphasize is that the Aids to Navigation system is there to assist navigation. It is not intended to replace prudent navigation practices or on-board navigation equipment. I think that is an important component.

In terms of the selection of the light — and, if the committee is interested, we can get into more detail — how we decide on the specific light and how strong it is, it is dependent upon the distance required from the perspective of the users; the atmospheric conditions, namely, how often it is foggy, snowy, rainy, and so on; and, if relevant, whether any background conditions must be taken into consideration, for example, other lights nearby that could cause confusion; and how easily it can be recognized by the human eye, whether it is coloured versus white or so forth.

As you probably would expect, we have a wide range of mariners who use the aid system that have different capacities. I will not get into much detail on this slide; we can come back to it if you are interested. Essentially, we provide services to certified commercial vessels that have precise requirements under the Canada Shipping Act on what type of navigation equipment they must have on board. Usually they have fairly sophisticated equipment. We also have uncertified commercial vessels. Good examples of that would be fishing vessels or tugs that also have certain requirements under the Canada Shipping Act but somewhat less strenuous than commercial vessels.

Finally, we have pleasure craft that have modest requirements but a broader range of recommended safety practices. Depending on the individual owner, there is a fair bit of range in how recreational boaters equip themselves.

One of our key considerations in looking at placing aids to navigation is the requirements. We look at them from the perspective of the lowest common denominator or the least-equipped user. We must take that into consideration as we determine what goes where, and so on.

Slide 7 begins to get more precisely into lighthouses. I tried to situate where they fit into the broader system. As we mentioned last week, from our perspective concerning the lighthouses that we have, we draw a distinction between the navigational light, the structure that supports that light and whether or not there is a lightkeeper.

In almost all cases, unless there is no longer a need by users, we want to maintain the navigation light. Doing so does not mean that we always have to keep the supporting structure — that is, the tower and any other buildings that may be around it. We have

marins locaux. Nous tenons compte notamment de la visibilité, de la fiabilité, du lieu exact et de l'audibilité, dans les cas où il y a des aides sonores, comme des cornes de brume. Nous déterminons les risques et effectuons une évaluation économique afin d'installer à l'endroit choisi l'aide à la navigation la plus économique qui soit. Et nous faisons un suivi périodique avec les utilisateurs.

Le dernier point sur lequel j'aimerais insister est que le Système d'aides à la navigation est destiné à faciliter la navigation et non à remplacer les règles de prudence ou l'équipement de navigation embarqué. Je pense que c'est un élément important.

Pour ce qui est du choix du phare — et si le comité le souhaite, nous pourrions entrer davantage dans le détail — et de sa puissance, je dirais que tout dépend de la distance requise du point de vue des utilisateurs; des conditions atmosphériques, c'est-à-dire à quelle fréquence il y a du brouillard, de la neige, de la pluie; et cetera; puis, le cas échéant, s'il faut tenir compte d'autres considérations ambiantes, comme la présence proche d'autres phares susceptibles de créer de la confusion; et la facilité avec laquelle un œil humain peut reconnaître le signal, quand le faisceau est de couleur ou blanc, par exemple.

Comme vous vous y attendez probablement, un grand nombre de marins différents utilisent le système d'aide. Je ne vais pas entrer dans le détail de cette diapositive. Nous pourrions y revenir si vous le souhaitez. Grosso modo, nous offrons des services aux exploitants d'embarcations et de navires commerciaux certifiés qui doivent se conformer à des exigences précises en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada quant au type d'équipement de navigation de bord qu'ils doivent posséder. Habituellement, c'est du matériel d'assez haute technicité. Nous faisons également affaire avec des exploitants d'embarcations et de navires commerciaux non certifiés. Les bateaux de pêche ou les remorqueurs, assujettis à certaines exigences de la Loi sur la marine marchande du Canada moins contraignantes que celles qui s'appliquent aux navires commerciaux, en sont de bons exemples.

Enfin, il y a les embarcations de plaisance qui sont soumises à des exigences peu strictes, mais qui doivent respecter un plus grand nombre de pratiques recommandées en matière de sécurité. Selon les propriétaires, il peut y avoir d'importantes différences dans la façon dont les embarcations de plaisance sont équipées.

L'une des principales considérations qui entrent en ligne de compte pour l'installation d'aides à la navigation tient aux exigences à respecter. Nous appliquons le plus petit dénominateur commun ou voyons les choses du point de vue de l'utilisateur le moins équipé. C'est ce qui nous guide pour déterminer où va quoi et ainsi de suite.

À la diapositive de la page 7, on explique un peu plus en détail ce que sont les phares. J'ai essayé de les situer dans le système. Comme nous l'avons dit la semaine dernière, nous faisons une distinction entre les feux de navigation, la structure portante et les phares surveillés par un gardien, le cas échéant.

Dans presque tous les cas, à moins que les utilisateurs n'aient plus besoin, nous tenons à maintenir les feux de navigation. Cela ne signifie pas pour autant que nous devons toujours conserver la structure portante — je veux parler de la tour ou de

a number of cases where we have transferred the structure to another entity, usually a community group that wants to use it for other purposes. However, as part of that arrangement, we maintain the light and continue to be responsible for the light. We have worked out particular arrangements.

As the minister emphasized last week, in our history, in our culture, for centuries the lightkeeper played a critical role in the whole process. With today's technology and the way the Aids to Navigation system has changed, particularly with many of the electronic aids that are available, that role is no longer required and no longer required for maintaining the lights.

The rest of the information on the slide we already provided verbally, but I thought it would be helpful to give you a record that we did have 264 staffed lighthouses; we now have 51 that are staffed. Light stations may or may not have other equipment in addition to the light. A number of them have fog horns and some have other types of aids to navigation equipment.

Of the remaining lighthouses, all but 18 are automated, and, of the staffed ones, 29 are in remote locations, which means that we cannot service them because they have no road access. To provide services and maintenance to these lighthouses and lights, it must be done by helicopter or vessel, which is a more expensive proposition. The site that I showed earlier in the presentation is one example where there is a helicopter pad to land the technicians as required.

Slide 8 refers to the automated lighthouses. I believe the question arose last week on this. Where we are able to connect them to the power grid, we do so so that the light operates on an electrical system. We have many instances where we provide solar panels as the main power source. Where we think there is a need and any risk of need, we have diesel generators in place as backup power. Automated lighthouses still require some periodic human intervention.

If a light goes out, we are notified almost immediately by the mariners. We have not had to create any other system that would be any faster. We immediately send technicians to work on the light to get it operating again. We also do regular general maintenance and servicing as a matter of course. That is the case for staffed light stations as well. When the light goes out in a staffed light station, it is most often looked after by other technical staff people from CCG, not by the lightkeeper.

Slide 9 and slide 10 provide the committee with a visual view of the lighthouses on the West Coast and in Newfoundland and Labrador. Beginning with slide 9 on British Columbia, the green indicates 14 automated light stations that are not staffed. The blue indicates nine automated light stations that are staffed. The white indicates 18 non-automated light stations that clearly have to be staffed. That gives the committee the general mix and the precise location and name of those light stations. We have the same

tout autre bâtiment adjacent. Il est arrivé que nous ayons cédé la structure, le plus souvent à un groupe communautaire qui souhaite s'en servir pour un autre usage. Toutefois, lorsque ce type d'arrangement survient, nous nous occupons toujours de l'entretien des feux et demeurons responsables. Nous avons élaboré des ententes particulières.

Comme l'a bien précisé la ministre la semaine dernière, les gardiens de phare ont joué un rôle essentiel pendant des siècles, dans notre histoire, notre culture. Avec la technologie moderne et ce qu'est devenu le Système d'aides à la navigation, surtout avec les nombreuses aides électroniques disponibles, les gardiens n'ont plus à jouer un rôle aussi important que par le passé et ils n'ont plus besoin d'assurer l'entretien des phares.

Le reste des informations qui figurent sur cette diapositive vous a déjà été communiqué verbalement, mais je considère utile de vous rappeler qu'autrefois, le Canada comptait 264 phares avec gardien et qu'il n'en a plus aujourd'hui que 51. Les phares ne sont pas tous dotés d'équipements supplémentaires; certains ont des cornes de brume et d'autres ont des équipements additionnels d'aide à la navigation.

Parmi les phares qui restent, seuls 18 sont automatisés, et parmi ceux qui ont un gardien, 29 se trouvent dans des endroits isolés, c'est-à-dire qu'on ne peut les desservir facilement parce qu'ils sont inaccessibles par la route. Pour desservir ces phares et stations de phare et en assurer l'entretien, on doit utiliser des hélicoptères ou des navires, ce qui coûte plus cher. Le site que je vous ai montré plus tôt est un exemple d'endroit équipé d'une hélisurface pour y déposer les techniciens lorsque c'est nécessaire.

La diapositive de la page 8 porte sur les phares automatisés. Je crois qu'on en a parlé la semaine dernière. Lorsque c'est possible, on les raccorde au réseau électrique. Beaucoup fonctionnent aussi principalement à l'énergie solaire. Quand nous estimons qu'il y a un besoin réel ou potentiel, nous installons des génératrices de secours qui prendront le relais en cas de problème. Les phares automatisés nécessitent une intervention humaine périodique.

Quand un phare tombe en panne, les marins nous en avisent presque aussitôt. Nous n'avons pas eu à mettre en place de système qui aurait été plus rapide. Nous envoyons sans tarder des techniciens pour faire les réparations et remettre le phare en marche. Nous faisons également régulièrement, comme il se doit, l'entretien et la maintenance. Cela s'applique aussi aux stations de phare avec gardien. Lorsque le signal ne fonctionne plus dans une station de phare avec gardien, c'est le plus souvent un technicien membre du personnel de la GCC qui s'occupe des réparations, et non le gardien du phare.

Les diapositives des pages 9 et 10 vous montrent où se trouvent les phares sur la côte ouest et à Terre-Neuve-et-Labrador. Commençons par ceux de la page 9, en Colombie-Britannique. En vert, ce sont les 14 stations de phare automatisées qui n'ont pas de gardien. En bleu, ce sont les neuf stations de phare automatisées avec gardien. En blanc, ce sont les 18 phares non automatisés qui n'ont manifestement pas de gardien. Cette carte donne aux membres du comité une idée à la fois générale et



representation on slide 10 for Newfoundland and Labrador. The only difference is that all of the light stations in Newfoundland and Labrador are automated.

Slide 11 speaks to the issue of the reliability of the lights. Reliability is measured in terms of the time that the light is not functioning. Our target is that the light should be reliable 99 per cent of the time. In practice, this means that the light should operate 362 days per year or more. As you can see, there is very little margin where we would find it acceptable for a light not to operate. The standard of 99 per cent is international. We have been keeping records on the reliability of the lights, and they meet or surpass the 99-per-cent reliability target. We see no difference in meeting that target between staffed light stations and unstaffed light stations. We will provide detailed statistics to the committee for information purposes.

Slide 12 tries to provide a little more information on the cost of staffed lighthouses. Essentially, we have done some fairly detailed work. We believe that we spend about \$11.5 million annually to maintain staffed light stations. We would not spend this money if those light stations were not staffed and were all automated.

In terms of the breakdown of expenditures, we have direct costs such as salaries of lightkeepers. The committee asked how many people in Ottawa work full time on lighthouses. I have verified that we have no one working full time on lighthouses. However, we have five people in regional offices, three of whom are in British Columbia and two in Newfoundland and Labrador, who work full time on lighthouses. The rest of the salaries, about 114, are for the lightkeepers. Operations and maintenance costs are not for the lights but for the staff of the lighthouses and include power and training supplies for the lightkeepers. Those are direct costs.

The other figure is what we have assessed as our indirect costs. I mentioned earlier that we have to provide maintenance and support for remote lighthouses that require a helicopter or vessel for access. Because the lighthouses are staffed, some provisions in the Canada Labour Code apply, so we have to maintain them to a higher level than would otherwise be the case if they were not staffed. The yellow figure shows the attributed costs of these other expenses that flow from the fact that the lighthouse is staffed and occupied. Again, we will share with the committee all of the detailed study to facilitate its review.

Last week, the question was also asked about these figures not including major capital costs. I mentioned that one reason is that in the past 10 years, we have not spent much money on major capital expenditures to maintain these lighthouses. When we were asked to keep them staffed about 12 years ago or so, we were given a one-time fund of \$20 million that was spent at the time to improve their condition and bring them to a suitable standard. That has meant very little major capital expenditures in the last 10 or 12 years. However, as we look forward over the next 10 years, we anticipate having to make significant expenditures and do a precise study of each of the 51 light stations to know for sure how much each one will cost. We have not done that yet, so

précise de l'endroit où se trouvent ces phares, avec leur nom. Nous avons fait la même chose à la page suivante pour Terre-Neuve-et-Labrador. La seule différence tient au fait que dans cette région, toutes les stations de phare sont automatisées.

À la page 11, il est question de la fiabilité des phares. La fiabilité d'un phare se mesure à son temps de fonctionnement par rapport à son temps de défaillance. Nous visons un pourcentage de fiabilité de 99 p. 100 pour nos phares. Dans la pratique, cela signifie que les phares doivent fonctionner correctement au moins 362 jours par année. Comme vous pouvez le voir, nous laissons très peu de place à l'erreur. La norme des 99 p. 100 est internationale. Les dossiers que nous conservons sur la fiabilité des phares attestent un rendement égal ou supérieur au taux de fiabilité de 99 p. 100, et ce, peu importe que les phares aient un gardien ou soient automatisés. Nous vous fournirons les statistiques détaillées pour information.

La page 12 contient des données supplémentaires sur les coûts liés aux phares. Nous avons fait un travail assez détaillé. Le coût estimatif des phares avec gardien s'élève à 11,5 millions de dollars annuellement. Ce coût serait moindre si tous les phares étaient sans gardien et automatisés.

Voici comment se répartissent les dépenses : il y a les coûts directs, comme la rémunération des gardiens. Le comité a demandé combien de personnes, à Ottawa, se consacrent à temps plein aux phares. J'ai vérifié, et il n'y a personne qui travaille à temps plein là-dessus. Toutefois, nous avons cinq employés dans nos bureaux régionaux, trois en Colombie-Britannique et deux à Terre-Neuve-et-Labrador, qui ne s'occupent que des phares. Le reste de la rémunération va aux quelque 114 gardiens. Les coûts d'exploitation et d'entretien ne visent pas les phares, mais le personnel qui y est affecté et ils incluent l'alimentation en énergie et le matériel pour la formation des gardiens. Ce sont des coûts directs.

Nous avons aussi calculé nos coûts indirects. J'ai indiqué tout à l'heure que nous devons faire la maintenance de phares éloignés, qui ne sont accessibles que par hélicoptère ou par navire. Comme ces phares ont des gardiens, certaines dispositions du Code canadien du travail s'appliquent, alors les exigences pour la maintenance sont plus élevées que s'il n'y avait pas de gardien. Les secteurs en jaune du diagramme indiquent les coûts attribuables à la présence d'un gardien dans les phares. Nous allons fournir au comité les données détaillées pour faciliter son étude du dossier.

La semaine dernière, on m'a demandé pourquoi les chiffres ne comprenaient pas les dépenses importantes en immobilisations. J'ai répondu que c'était parce qu'au cours des 10 dernières années, nous n'avons pas fait beaucoup de dépenses en immobilisations pour la maintenance de ces phares. Il y a une douzaine d'années, lorsqu'on nous a demandé de conserver les gardiens de phare, on nous a accordé un montant unique de 20 millions de dollars pour améliorer l'état des phares et en faire des lieux de travail convenables. Il y a donc eu très peu de dépenses en immobilisations au cours des 10 ou 12 dernières années. À l'inverse, nous prévoyons qu'au cours des 10 prochaines années, nous devrons faire des dépenses importantes. Il nous faudra une étude soignée pour déterminer combien d'argent

I cannot give the committee a ballpark figure. However, I can give examples of where the issue has come up and a study has been done so that we have a good handle on the cost.

The work that we would have to do out of major capital expenditures for Triple Island lighthouse in British Columbia would cost \$4 million. We have also looked at three other examples in British Columbia, and in each case, we estimate the cost would be somewhere between \$1.3 million and \$2 million. For those four alone, we would anticipate in the next few years, if they remain staffed, that we would have to find and spend approximately \$10 million in major capital. Those are the only ones that we have any precise figures on at the moment; the others I think we would look at as circumstances warrant.

The final points I would like to make begin on slide 13, and I think this again itemizes some of the information provided by the minister. We gave you a breakdown of the number of lightkeepers in both Newfoundland and British Columbia. We have included four for New Brunswick. We do have a staffed lighthouse on Machias Seal Island, New Brunswick, and we would keep that lighthouse staffed not for navigation reasons but for sovereignty reasons. That would be the one exception to any previous de-staffing proposal.

The current duties of staff at both non-automated and automated light stations involve minor maintenance to the light, general site maintenance such as painting, grounds upkeep and so forth. Whether the lighthouse is automated or not, CCG technical staff do significant maintenance to ensure the light continues to operate.

We have itemized the additional duties that the lightkeepers do. The minister explained them in some detail last week, so I will not repeat them, except to note that those additional duties do vary from site to site. Additionally, most of them are not really in the mandate of the Canadian Coast Guard. I would like to leave those as two key points with the committee.

The final slide basically summarizes some of the key points, and I do not think I have to cover them since I just ran through the presentation.

To end, we do have a fair package of information that we will provide this committee to facilitate your work. I mentioned a couple of pieces in the course of the presentation. That package is now in translation, and we expect it will be available for you either at the end of this week or early next week.

That concludes the presentation. I would be happy to try to answer any questions you may have.

**Senator Poirier:** Just one question for clarification. On slide 9 and 10, the green is the automated non-staffed light stations, and the blue is the automated staffed light stations. Are the ones in

devra être consacré à chacun des 51 phares. Comme nous n'avons pas encore réalisé cette étude, je ne peux pas encore donner au comité des chiffres approximatifs. Cependant, je peux vous donner des exemples de cas où le problème s'est posé et où une étude a été réalisée, de manière à vous donner un bon ordre d'idée des coûts.

Les travaux nécessitant des dépenses importantes en immobilisations au phare de l'île Triple, en Colombie-Britannique, coûteraient 4 millions de dollars. Nous avons aussi examiné trois autres cas en Colombie-Britannique et, pour chacun, les coûts se situeraient entre 1,3 et 2 millions de dollars. Seulement pour maintenir des gardiens dans ces quatre phares, nous prévoyons qu'il faudrait faire environ 10 millions de dollars de dépenses en immobilisations au cours des prochaines années. Ce sont les seuls phares pour lesquels nous avons des données précises à l'heure actuelle. Nous ferons des études concernant les autres phares lorsque les circonstances le justifieront.

Les derniers points dont je voudrais vous parler commencent à la diapositive 13, où l'on trouve de l'information qui, je pense, détaille l'information fournie par la ministre. Nous vous donnons le nombre de gardiens de phare à Terre-Neuve et au Nouveau-Brunswick. Nous en avons aussi quatre au Nouveau-Brunswick, qui sont affectés au phare de l'île Machias Seal. Nous souhaitons y maintenir des gardiens de phare non pas pour la navigation, mais pour affirmer que cette île appartient au Canada. C'était la seule exception dans les propositions antérieures d'élimination des postes de gardien de phare.

Les tâches actuelles du personnel dans les phares automatisés et non automatisés comprennent de légers travaux de maintenance des feux et des travaux de maintenance généraux comme de la peinture et l'entretien du terrain. Que le phare soit automatisé ou non, le personnel technique de la Garde côtière canadienne fait d'importants travaux de maintenance pour veiller à ce que le phare fonctionne sans interruption.

Nous vous donnons la liste des tâches additionnelles des gardiens de phare. La ministre les a expliquées en donnant quelques détails la semaine dernière, alors je ne les répéterai pas, mais je souhaite dire en passant que ces tâches varient d'un endroit à l'autre. De plus, la plupart de ces tâches ne font pas vraiment partie du mandat de la Garde côtière canadienne. J'aimerais signaler au comité que ces deux remarques sont importantes.

La dernière diapositive présente essentiellement un sommaire de ce dont je viens de parler, et je ne pense pas avoir besoin de me répéter.

Pour terminer, je vous dirais que nous avons une trousse d'information assez complète à fournir au comité pour faciliter son travail. Au cours de mon exposé, j'ai mentionné quelques éléments de cette trousse, qui est en cours de traduction et qui devrait être à votre disposition à la fin de cette semaine ou au début de la semaine prochaine.

Voilà qui termine mon exposé. Je serai heureux de répondre à vos questions du mieux que je pourrai.

**Le sénateur Poirier :** J'aimerais avoir une précision. Aux diapositives 9 et 10, le vert représente les phares automatisés sans gardien et le bleu, les phares automatisés avec gardien. Dans



blue still staffed because of the agreement that no one would lose positions until they are phased out, or is there a need for these to be staffed and you plan to continue keeping them staffed?

**Mr. Da Pont:** In the 1990s, the Coast Guard had as its objective to de-staff all of the lighthouses, and that process was underway. It was completed in many parts of the country. The process had started 20 years before, and the intent in the 1990s was to phase out all of the staffed lighthouses. Two different issues emerged on the East Coast and the West Coast that led to concerns, so the government of the day stopped the de-staffing process.

On the West Coast, concerns emerged in relation to, first, the additional duties that lightkeepers were doing; and second, whether automated light stations were really reliable and whether something unique in the geography of B.C., the rough conditions, warranted keeping some of them staffed. Those were some of the public issues that arose that caused the government of the day to put a pause on it.

Some of the same issues existed in Newfoundland, but quite frankly, our impression was that, in Newfoundland, the loss of jobs was also a significant issue. At that time, the process was halted. The Coast Guard at the time received, as I mentioned, some funding to keep these light stations staffed. Several review processes came out of it, one of which I believe came from this particular committee, if I recall, to look at the situation.

That is somewhat the history. There were different reasons why it was halted, and the idea at the time it was halted was to ensure that the lights were indeed reliable and to give time to look at how to deal with some of the other additional duties that lightkeepers were providing.

**Senator Poirier:** Have those concerns been allayed; have you been assured the lights are functioning; and is the need still there to have these staffed?

**Mr. Da Pont:** From my perspective, we have now had a further 10 years of experience where we have tracked reliability, and we see no statistical difference in reliability whether the light is automated or staffed.

On the issues of remoteness and special geographic considerations, the coast of Alaska is not all that different from the coast of British Columbia, and the light stations in Alaska have been de-staffed for well over 20 years. We are not aware of any evidence that having an automated station as opposed to a staffed light station creates more risks for mariners.

From the perspective of the areas that fall under the mandate of the Coast Guard, which is navigation services, I can quite confidently say that we have overwhelming evidence. I go back to a point that the minister made on a number of occasions. We are pretty well the last developed country that still maintains staffed

ce dernier cas, a-t-on conservé les gardiens à cause de l'accord prévoyant que personne ne perdrait son poste d'ici la retraite? Serait-ce plutôt que ces phares ont besoin d'un gardien? Prévoyez-vous maintenir des gardiens dans ces phares?

**M. Da Pont :** Au cours des années 1990, la Garde côtière avait comme objectif d'éliminer tous les postes de gardien de phare et a commencé à le faire. À de nombreux endroits au pays, elle a terminé d'éliminer ces postes. La démarche avait commencé 20 ans auparavant et, au cours des années 1990, on s'était fixé comme objectif d'éliminer tous les postes de gardien de phare. Deux débats distincts ont eu lieu sur la côte est et sur la côte ouest, au cours desquels des objections ont été soulevées, alors le gouvernement de l'époque a interrompu l'élimination des postes.

Sur la côte ouest, on s'est opposé à l'élimination des postes en invoquant premièrement les tâches additionnelles accomplies par les gardiens de phare et, deuxièmement, la fiabilité incertaine des phares automatisés. Compte tenu de la géographie particulière de la Colombie-Britannique et des rudes conditions, n'y avait-il pas lieu de conserver des gardiens dans certains phares? Ces questions, entre autres, ont été soulevées publiquement et ont incité le gouvernement à cesser l'élimination des postes.

Des objections semblables ont été soulevées à Terre-Neuve, mais il nous a semblé que la perte des emplois y constituait aussi un problème important. On a donc interrompu à ce moment l'élimination des postes, et la Garde côtière a reçu de l'argent, comme je l'ai mentionné, pour conserver des gardiens dans ces phares. Plusieurs examens de la situation ont eu lieu, y compris une étude réalisée par votre comité, je crois.

Voilà l'historique, en quelque sorte. L'élimination des postes a été interrompue pour diverses raisons, et on s'est dit à l'époque qu'il fallait s'assurer de la fiabilité des phares et se donner le temps de trouver une solution au problème des tâches additionnelles confiées aux gardiens de phare.

**Le sénateur Poirier :** Les objections ont-elles été réfutées? Avez-vous désormais l'assurance que les phares fonctionnent bien? Est-il encore nécessaire d'y maintenir des gardiens?

**M. Da Pont :** Je vous dirais qu'après 10 années additionnelles, au cours desquelles nous avons pu contrôler la fiabilité des phares, nous constatons qu'il n'y a aucune différence statistique de fiabilité entre les phares automatisés et les phares qui ont un gardien.

Pour ce qui est de l'éloignement et des considérations géographiques spéciales, la côte de l'Alaska ne diffère pas tellement de la côte de la Colombie-Britannique, et les phares de l'Alaska n'ont plus de gardien depuis plus de 20 ans. Or, nous n'avons eu connaissance d'aucunes données qui nous permettraient de croire que l'absence de gardien dans les phares augmente les risques pour les marins.

En ce qui concerne le mandat de la Garde côtière, soit les services de navigation, je peux dire sans trop risquer de me tromper que les données dont nous disposons sont très éloquentes. Je reviens sur un argument répété par la ministre à plusieurs reprises. Nous sommes le dernier pays développé qui

lighthouses. We have many years of experience here in Canada and in almost every developed country that does not indicate that issues of reliability or risks to navigation exist.

The issues of the additional services are not unimportant. These issues came up in other parts of the country as we did the de-staffing, and the approach was to sit down on a case-by-case basis and assess whether those services were still needed, and, if so, were there alternate ways to provide those services. In other parts of the country, we were able to find those solutions. I believe that is one of the areas on which the minister would like the advice of this committee, as well as, as she mentioned, assessing the ongoing need for those services today and whether staffed lightkeepers remain an appropriate delivery mechanism for those services.

**Senator Poirier:** From my understanding, you feel assured 10 years later that some of these lighthouses or light stations would probably not need to be staffed as they were, and that is one of the reasons you want to move ahead. I know you also mentioned the one in New Brunswick that you felt needed to stay staffed. Are there any others that are listed in B.C. or Newfoundland that you feel should stay staffed for the same reason that Machias Seal Island should?

**Mr. Da Pont:** No, the New Brunswick light station is the only one I am aware of with sovereignty issues, and having people on the island is of benefit.

**The Chair:** Could you just elaborate on that? Why is that so?

**Mr. Da Pont:** Machias Seal Island is a small island with some significant fishing grounds around it. Canada and the United States have some minor unresolved border disputes about who actually owns the island. For Canada to keep lightkeepers on the island is a way to assert our sovereignty.

**The Chair:** Should we put a lighthouse on Hans Island, too, for example?

**Mr. Da Pont:** I would leave that for the committee to assess. We might have difficulty attracting lightkeepers.

**The Chair:** Canada has other places where there are sovereignty issues, and we do not have lighthouses or anything else.

**Mr. Da Pont:** Yes, although, in fairness, that lighthouse had been long-standing; we have had the lighthouse for many years. It is not something we put in place because of sovereignty. It was a symbol of our long-standing presence on the island.

**Senator Poirier:** I am from New Brunswick, but I am not familiar with this island. Can you tell me where this island is in New Brunswick?

**Mr. Da Pont:** It is in Southern New Brunswick. I would have to check, but I believe it is not too far from Grand Manan Island.

**Senator Poirier:** Is it in the Bay of Fundy area?

**Mr. Da Pont:** Yes.

a encore des gardiens de phare. Les nombreuses années d'expérience acquise au Canada et dans presque tous les pays développés ne nous permettent pas de conclure qu'il existe des problèmes de fiabilité ou des risques pour la navigation.

La question des tâches additionnelles n'est pas sans importance. Elle s'est posée dans les autres régions du pays lorsque nous avons éliminé les postes de gardien de phare. Nous avons alors examiné individuellement le cas de chaque phare pour déterminer si les services demeuraient nécessaires et, dans l'affirmative, pour trouver des solutions de rechange permettant de fournir ces services. Dans les autres régions du pays, nous avons pu trouver ces solutions. Je crois que c'est l'un des sujets sur lesquels la ministre aimerait entendre le point de vue de votre comité, c'est-à-dire sur la nécessité de ces services aujourd'hui et sur la pertinence de faire appel aux gardiens de phare pour les fournir.

**Le sénateur Poirier :** Si je comprends bien, vous semblez être convaincu, 10 ans plus tard, qu'il n'est probablement plus nécessaire d'affecter un gardien à certains phares comme avant, et c'est l'une des raisons pour lesquelles vous voulez éliminer ces postes. Toutefois, vous avez mentionné un phare au Nouveau-Brunswick qui doit continuer d'être occupé par un gardien. Y a-t-il, en Colombie-Britannique et à Terre-Neuve, d'autres phares qui, selon vous, devraient être occupés pour la même raison que le phare de l'île Machias Seal?

**M. Da Pont :** Non, le phare du Nouveau-Brunswick est le seul qui, à ce que je sache, est utilisé comme argument dans un différend territorial où il est utile d'envoyer des gens sur une île.

**Le président :** Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet? Pourquoi en est-il ainsi?

**M. Da Pont :** L'île Machias Seal est une petite île entourée de lieux de pêche. Elle fait l'objet d'un différend territorial mineur entre le Canada et les États-Unis, qui s'en disputent la propriété. Le Canada a intérêt à maintenir des gardiens de phare sur l'île pour y affirmer sa souveraineté.

**Le président :** Devrait-on aussi installer un phare sur l'île Hans, par exemple?

**M. Da Pont :** Je laisse le comité en juger. Nous aurions peut-être de la difficulté à recruter des gardiens de phare.

**Le président :** Le Canada est impliqué dans des différends territoriaux ailleurs, mais n'y a pas installé des phares.

**M. Da Pont :** Oui, mais il faut dire que le phare est là depuis de nombreuses années. Nous ne l'avons pas érigé là-bas à cause du différend territorial; il y était avant. C'est un symbole de notre présence de longue date sur l'île.

**Le sénateur Poirier :** Je viens du Nouveau-Brunswick, mais je ne connais pas cette île. Pourriez-vous me dire où elle est située, au Nouveau-Brunswick?

**M. Da Pont :** Elle se trouve dans le sud du Nouveau-Brunswick. Il faudrait que je vérifie, mais je crois qu'elle est à proximité de l'île Grand Manan.

**Le sénateur Poirier :** Est-ce dans la région de la baie de Fundy?

**M. Da Pont :** Oui.



**Senator Cochrane:** I am not aware of the name of the island, but I know that Senator Carney, when she was here, was really concerned that this lighthouse was to be closed down. She is not here to speak for herself today. However, are you aware of that? I am sure you are aware of Senator Carney's concern. Has it been addressed?

**Mr. Da Pont:** Senator Carney's concern was for the Machias Seal Island, which we agree should remain staffed. With respect to the other lighthouses, we feel that the past 10 years have provided ample demonstration that no real evidence exists for some of those concerns.

**Senator Cochrane:** However, you still have the lighthouse there.

**Mr. Da Pont:** Yes.

**Senator Cochrane:** Is the lighthouse on Machias Seal Island automated?

**Mr. Da Pont:** No, it is staffed. I believe it is automated, but we are maintaining staff there. We intend to continue that physical presence, but not for reasons in relation to navigation, rather for sovereignty reasons.

**Senator Cochrane:** Is it the same sovereignty?

**Mr. Da Pont:** Yes.

**The Chair:** We will be calling Senator Carney as a witness.

**Senator Poy:** A few of my questions have already been answered but can you repeat the name of the island in New Brunswick?

**Mr. Da Pont:** It is Machias Seal Island.

**Senator Poy:** Can you spell it?

**The Chair:** It is in the presentation.

**Mr. Da Pont:** I did well in school in everything, except spelling.

**Senator Poy:** I know the annual cost would be staffing. That is part of the reason we are doing this study. I do not understand why you already have some that are automated and staffed and some that are just staffed. Why would you need staffing if they are already automated?

**Mr. Da Pont:** We do not feel we do. However, that was the instruction that was given by the government of the day when they stopped the de-staffing process. In our view, if the light is automated, it is not necessary to have lightkeepers. It was at that point that we also stopped the automation process, which is why 18 are still not automated.

**Senator Poy:** When you have staff, you stop the automation.

**Le sénateur Cochrane :** Je ne me souviens pas du nom de l'île en question, mais je sais que, lorsque madame le sénateur Carney était présente parmi nous, elle a dit s'inquiéter de la fermeture d'un phare. Elle n'est pas ici pour en parler elle-même aujourd'hui, mais êtes-vous au courant? Je suis certaine que vous connaissez les inquiétudes du sénateur Carney. Y avez-vous donné suite?

**M. Da Pont :** Les inquiétudes du sénateur Carney concernent l'île Machias Seal, dont le phare devrait, selon nous, continuer d'être occupé par un gardien. En ce qui concerne les autres phares, nous sommes d'avis que, compte tenu de l'expérience largement suffisante des 10 dernières années, il n'existe aucune raison de croire que les craintes seraient fondées.

**Le sénateur Cochrane :** Quoi qu'il en soit, le phare est toujours là, n'est-ce pas?

**M. Da Pont :** Oui.

**Le sénateur Cochrane :** Le phare de l'île Machias Seal est-il automatisé?

**M. Da Pont :** Non, il y a du personnel sur place. Je crois qu'il est automatisé, mais nous y maintenons un gardien. Nous avons l'intention de continuer d'assurer cette présence, qui n'a toutefois rien à voir avec la navigation et tout à voir avec la souveraineté.

**Le sénateur Cochrane :** Est-ce la même souveraineté?

**M. Da Pont :** Oui.

**Le président :** Nous inviterons le sénateur Carney à venir témoigner.

**Le sénateur Poy :** Je viens d'entendre des réponses à quelques-unes de mes questions, mais pourriez-vous répéter le nom de l'île au Nouveau-Brunswick?

**M. Da Pont :** C'est l'île Machias Seal.

**Le sénateur Poy :** Pourriez-vous épeler le nom?

**Le président :** Vous le trouverez dans le texte de mon exposé.

**M. Da Pont :** J'obtenais de bonnes notes dans toutes les matières, à l'école, sauf en orthographe.

**Le sénateur Poy :** Je sais que la présence du personnel engendre des coûts annuels, et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous effectuons l'étude actuelle. Je ne comprends pas pourquoi certains phares sont automatisés et ont un gardien alors que d'autres ont seulement un gardien. Quelle est l'utilité d'un gardien si le phare est automatisé?

**M. Da Pont :** Nous pensons que c'est inutile. Toutefois, nous nous sommes conformés à la directive du gouvernement de l'époque, qui voulait que nous interrompions l'élimination des postes de gardien de phare. Selon nous, si un phare est automatisé, il n'est pas nécessaire qu'un gardien y soit. Au même moment, nous avons cessé également l'automatisation des phares. Il en reste 18 qui ne sont pas encore automatisés.

**Le sénateur Poy :** Lorsque vous avez du personnel, vous cessez l'automatisation.

**Mr. Da Pont:** No. It was done at the time. Since we had to maintain the staff in the 18 light stations that are not automated, we saw no reason to bother to make the investment for automation.

**Senator Poy:** Are the more remote lighthouses staffed?

**Mr. Da Pont:** Some are, and some are not.

**Senator Poy:** How frequently would the service be done, since they are so remote and need to be staffed by helicopters? Is there a certain timetable for those to be serviced?

**Mr. Da Pont:** Yes. For the remote sites, we would rotate the lightkeepers on a regular basis, which is every 28 days. We would have a regular rotation, and we would have to provide supplies for people. It would happen once a month, essentially.

**Senator Poy:** You said that there are long-range and short-range lighthouses. How long is "long range"?

**Mr. Da Pont:** The strongest lights reach about 10 nautical miles, which I think is about 18 or 19 kilometres. If the need is only for more localized waterways, the light would be weaker. However, that is part of what we determine when we assess what type of aid is needed. One of the considerations is how strong the light has to be to do whatever the job requires.

**Senator Poy:** All the lighthouses have been there for a long time. Have any new ones been added in recent years because of navigation?

**Mr. Da Pont:** I am not aware that we have built any new lighthouse structures. I would turn to my colleagues to answer that. If we were to do that now, we would put it on a tower instead of a lighthouse.

**Ray Browne, Regional Director, Maritime Services — East, Fisheries and Oceans Canada:** We have not established a light station in a number of years. The 264 are historical. We have not added any. Having said that, we have added a number of smaller fixed aids, which Mr. Da Pont was talking about, based on the needs of present fisheries and pleasure-craft operators.

**Senator Poy:** These would be historic monuments to Canada, and they should be preserved, am I correct?

**Mr. Da Pont:** As a Canadian, I would say, yes. As Commissioner of the Coast Guard, I would say that it should not be CCG that does it because my mandate is to invest in navigation to provide safety and security.

I am happy to say that we now have a Heritage Lighthouse Protection Act that provides a mechanism where those lighthouses that have important historical and heritage considerations can be preserved. That is one of the other secondary reasons why we think de-staffing can and should proceed. I know some people have a

**M. Da Pont :** Non. Nous l'avons fait à l'époque. Comme nous devons maintenir les postes de gardien pour 18 phares qui n'étaient pas automatisés, nous avons jugé qu'il était inutile d'investir dans leur automatisation.

**Le sénateur Poy :** Les phares les plus éloignés ont-ils des gardiens?

**M. Da Pont :** Dans certains cas, oui, mais pas dans d'autres.

**Le sénateur Poy :** À quelle fréquence le personnel se rend-il dans ces phares, compte tenu du fait qu'il faut y aller en hélicoptère, à cause de l'éloignement? Y a-t-il un calendrier fixe?

**M. Da Pont :** Oui, pour les phares éloignés le gardien est relevé tous les 28 jours. Le remplacement se fait régulièrement, et l'approvisionnement des gardiens aussi. Essentiellement, cela se fait une fois par mois.

**Le sénateur Poy :** Vous avez parlé de phares à longue portée et à courte portée. Que veut dire « longue portée »?

**M. Da Pont :** Les phares les plus puissants sont visibles jusqu'à 10 milles nautiques, ce qui équivaut à 18 ou 19 kilomètres, je crois. Dans le cas des eaux navigables à vocation locale, les phares sont moins puissants. Cependant, nous procédons à une évaluation dans chaque cas pour déterminer quel type d'aide à la navigation nous devons installer. Nous tenons compte entre autres de la puissance de l'éclairage nécessaire pour faciliter la navigation.

**Le sénateur Poy :** Les phares existent tous depuis longtemps. En a-t-on ajouté de nouveaux pour la navigation au cours des dernières années?

**M. Da Pont :** Je n'ai pas entendu dire qu'on voulait construire de nouveaux phares. Je céderais la parole à mon collègue pour qu'il réponde à cette question. Si nous avions besoin d'un nouveau phare aujourd'hui, nous érigerions une tour, et non une structure traditionnelle.

**Ray Browne, directeur régional, Services maritimes — l'Est, Pêches et Océans Canada :** Nous n'avons pas construit de nouveaux phares depuis longtemps. Les 264 phares nous ont été légués par l'histoire. Nous n'en avons ajouté aucun. Toutefois, comme l'a indiqué M. Da Pont, nous avons ajouté un certain nombre de petites aides à la navigation pour répondre aux besoins actuels des pêcheurs et des plaisanciers.

**Le sénateur Poy :** Les anciens phares seraient donc des monuments historiques du Canada et devraient être préservés, n'est-ce pas?

**M. Da Pont :** En tant que Canadien, je vous répondrais oui. Mais, en tant que commissaire de la Garde côtière canadienne, je vous dirais que ce n'est pas le rôle de mon organisme parce que j'ai plutôt le mandat d'investir dans les mesures de sûreté et de sécurité pour la navigation.

Je suis heureux de pouvoir dire que la Loi sur la protection des phares patrimoniaux nous fournit désormais un mécanisme de préservation des phares ayant une valeur historique ou patrimoniale. C'est du reste l'une des raisons secondaires pour lesquelles nous pensons qu'il faudrait poursuivre l'élimination des



concern, in addition to others, that if we de-staff the light stations, we will not put as much maintenance into them, which has longer-term heritage implications.

A vehicle is now in place to deal with that issue if local community groups are interested in taking on and preserving the heritage characteristics. That is a good idea. However, in terms of the Coast Guard's mandate, if I have to spend money on maintaining staffed lighthouses or on heritage considerations, it comes at the cost of the core services that the Coast Guard provides, such as search and rescue, navigation, ice breaking, et cetera.

I think our core funding should be on our mandate.

**Senator Poy:** Would the ones determined to be heritage lighthouses be under a different department?

**Mr. Da Pont:** I think so.

**Senator Poy:** The maintenance, I mean.

**Mr. Da Pont:** We are at the beginning of the process. Funding for those issues could go a number of ways. The question is whether they stay within the federal government. There are a variety of options. I am not an expert on the Heritage Lighthouse Protection Act. I have only passing knowledge of it.

The committee would be well served to call Parks Canada, which has the overall lead. They will be able to explain, with much more precision and confidence, how the system will work.

**Senator Nancy Ruth:** What is your total budget that you are trying to save \$10 million a year for and \$10 million to do the upkeep?

**Mr. Da Pont:** The total budget of the CCG is a little over \$700 million annually. Of that, about \$150 million is major capital.

**Senator Nancy Ruth:** We have 51 staffed lighthouses and 114 lightkeepers, which is a little more than 2 to 1. Besides this rotation you just mentioned, what else are those other people used for? There is a policy of two people for one site. Is that for a monthly rotation or something else?

**Susan Steele, Regional Director, Maritime Services — West, Fisheries and Oceans Canada:** We have two staffing processes for light stations in Canada. The first is the rotational one, which the commissioner described, where we have two individuals on for 28 days, and they are replaced with another two for 28 days. It is 28 days on and 28 off.

The second approach is probably the more traditional lighthouse staffing that you might think of, where individuals will live on the sites all year long. They are released from the site for vacation, medical issues and so forth, but, in essence, they are there for the duration. That is where their employment is.

postes de gardien de phare. Je sais que, parmi les objections que peuvent avoir les gens, se trouve la crainte que, si nous éliminons ces postes, nous ne consacrerons plus autant de ressources à la maintenance des phares, ce qui a des conséquences à long terme sur la préservation du patrimoine.

Il existe actuellement un instrument à la disposition des groupes communautaires locaux qui veulent s'occuper de préserver les caractéristiques patrimoniales des phares. C'est une bonne idée. Toutefois, il n'est pas dans le mandat de la Garde côtière de dépenser de l'argent pour maintenir des postes de gardien de phare ou pour préserver le patrimoine, au détriment des services de base qu'elle doit fournir, comme la recherche et le sauvetage, l'assistance à la navigation ainsi que le déglacage.

Je crois que nous devons consacrer l'argent qui nous est accordé à la réalisation de notre mandat.

**Le sénateur Poy :** Les phares désignés comme des phares patrimoniaux relèveraient-ils d'un autre organisme fédéral?

**M. Da Pont :** Je pense que oui.

**Le sénateur Poy :** Pour la maintenance, je veux dire.

**M. Da Pont :** Nous en sommes au début de la démarche. La maintenance pourrait être financée de diverses manières. Il s'agit de déterminer si les phares resteraient sous responsabilité fédérale. Il existe diverses options. Je ne suis pas un expert de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux. Je n'en ai qu'une connaissance superficielle.

Le comité aurait intérêt à appeler Parcs Canada, qui est responsable du projet. Ses employés seront en mesure de lui expliquer, avec plus de précision et d'assurance, comment le système fonctionnera.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Quel est votre budget total pour que vous tentiez d'économiser 10 millions de dollars par année et 10 millions de dollars pour le maintien en bon état?

**M. Da Pont :** Le budget total de la GCC est légèrement supérieur à 700 millions de dollars par année. De ce montant, environ 150 millions de dollars consistent en des immobilisations majeures.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Nous avons 51 phares avec gardien et 114 gardiens, ce qui est un peu plus qu'un rapport 2 contre 1. À part la rotation que vous venez de mentionner, à quoi d'autre emploie-t-on ces gens? Il existe une politique de deux personnes par site. Est-ce pour une rotation mensuelle ou quelque chose d'autre?

**Susan Steele, directrice régionale, Services maritimes — Ouest, Pêches et Océans Canada :** Nous avons deux processus de dotation pour les stations de phare au Canada. La première est la rotationnelle, que le commissaire a décrite, dans le cadre de laquelle on fait appel à deux personnes pendant 28 jours, après quoi on les remplace par deux autres personnes pendant 28 jours. Elles ont donc 28 jours de travail suivis de 28 jours de congé.

La deuxième approche est probablement la dotation la plus traditionnelle qui vient à l'esprit, c'est-à-dire que des personnes vivent sur place à l'année. Elles quittent le site pour leurs vacances, pour des raisons médicales et ainsi de suite, mais elles y restent essentiellement toute l'année. C'est là qu'elles travaillent.

The issue with the labour code that the commissioner was speaking to requires us to ensure that two people are on site at all times. It is a safety issue, so that if an individual got into trouble — particularly on sites with no road access — they would need assistance or someone to be able to call for assistance. The labour code requires that we do not have individuals working alone at the sites. As a result of that, we have two lightkeepers per site. You are correct in saying that it is a two people for one site. We always have two individuals for every site that we have.

**Senator Nancy Ruth:** Do they both have to be qualified lightkeepers?

**Ms. Steele:** That is correct.

**Senator Nancy Ruth:** It cannot be a spouse, is that correct?

**Ms. Steele:** Not necessarily. A spouse can be a qualified lightkeeper. We have work descriptions and training requirements for each of the individuals out on a light station.

In some cases in British Columbia, we have spouses, a husband and wife, that would be out on a station, and each of them have qualified separately to be able to do those jobs.

**Senator Nancy Ruth:** Let me understand the numbers. You have two people on each of those 51 stations except where someone is there year round, or does that include those?

**Ms. Steele:** We have two positions for every light station and two staffing modes. One of the staffing modes is the 28 days on and 28 days off; the other is the year-round staffing mode.

**Senator Nancy Ruth:** If you take two lightkeepers off every 28 days, who is coming on? That is four people for one lighthouse.

**Ms. Steele:** I understand what you are saying. We are talking about positions, not people.

**Senator Nancy Ruth:** How does it work?

**Mr. Da Pont:** Perhaps I could add a point that may not clarify but may explain. We do have different staffing postures at different places, which I think Ms. Steele has tried to explain. For example, in Newfoundland, we have eight sites where there is only one lightkeeper. They have road access, and the lightkeeper is not there 24 hours a day.

We have a variety of different arrangements, depending on whether the site has road access or not and whether or not we have an individual there 24 hours a day or only part of the day.

No one common staffing applies to all 51 light stations.

**Senator Nancy Ruth:** What is the average age of the lightkeepers?

**Mr. Da Pont:** I do not have that information.

La question du code du travail dont le commissaire a parlé exige que nous assurons la présence de deux personnes sur le site en tout temps. C'est une question de sécurité; par exemple, si l'une des personnes avait des ennuis — en particulier dans les sites inaccessibles par la route — elle aurait besoin d'aide ou de quelqu'un pour en demander. Le code du travail requiert que nous ne laissions personne travailler seul sur les sites. Par conséquent, nous avons deux gardiens par site. Vous avez raison de parler d'un rapport de deux personnes par site. C'est toujours le cas pour chaque site que nous avons.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Ils doivent tous les deux être des gardiens qualifiés?

**Mme Steele :** C'est exact.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Il ne peut pas s'agir d'un conjoint, c'est bien cela?

**Mme Steele :** Pas nécessairement. Un conjoint peut être un gardien qualifié. Nous avons des descriptions de travail et des exigences de formation pour chacune des personnes postées à une station de phare.

Dans certains cas en Colombie-Britannique, des conjoints, un mari et sa femme, se trouvent à une station, et chacun s'est qualifié séparément pour pouvoir faire ce travail.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je vais essayer de comprendre les nombres. Vous avez deux personnes à chacune de ces 51 stations sauf dans celles où une personne est postée à l'année, ou est-ce qu'elles sont comprises dans ce nombre?

**Mme Steele :** Nous avons deux postes pour chaque station de phare et deux modes de dotation. L'un de ces modes est celui des 28 jours de travail suivis de 28 jours de congé, tandis que l'autre est celui du poste à l'année.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Si vous donnez congé à deux gardiens tous les 28 jours, qui les remplace? Cela veut dire quatre personnes par phare.

**Mme Steele :** Je comprends ce que vous dites. Nous parlons de postes, pas de personnes.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Comment cela fonctionne-t-il?

**M. Da Pont :** Peut-être que je pourrais ajouter un point qui, sans clarifier, pourrait expliquer. Nous avons différents postes à différents endroits, je crois que c'est ce que Mme Steele a tenté d'expliquer. Par exemple, à Terre-Neuve, nous avons huit sites pour lesquels il n'y a qu'un seul gardien. Ils sont accessibles par la route, alors le gardien n'y est pas 24 heures par jour.

Nous avons une gamme d'arrangements différents, en fonction de l'accessibilité du site par la route et en fonction de la présence d'un gardien 24 heures par jour ou seulement une partie de la journée.

Aucune règle de dotation commune ne s'applique aux 51 stations de phare.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Quel est l'âge moyen des gardiens?

**M. Da Pont :** Je n'ai pas cette information.



**Senator Nancy Ruth:** I am asking because if they are de-staffed, and the Coast Guard has an obligation to absorb them through attrition of jobs in your place, what kind of long years are we looking at for expanding Coast Guard employment?

**Mr. Da Pont:** We have studied that, senator, and we had identified those sites where people were close to retirement. If I recall correctly, there were about eight of them. Those were the ones we would have started with had we followed through on the plan that we had envisioned doing last year.

As part of that process, I made a commitment to find any lightkeeper another job in the Coast Guard. I felt comfortable doing that because, as I mentioned last week, when I look at our demographics over the next five to seven years, we will be replacing 20 per cent to 25 per cent of the people currently working in the Coast Guard. I felt we would have ample opportunity to find alternate employment for people, but obviously not at their current site, which is, for some, an issue.

We felt the demographics, for the lightkeepers, provided some immediate opportunities; but, more importantly, it provided an opportunity for us to assure them that they would have an alternate job with the Coast Guard.

**Senator Nancy Ruth:** On slide 14, you say that alternate approaches will be necessary to address the additional services that do not fall within the mandate of the Canadian Coast Guard.

What types of discussions have been occurring with the weather people for all the other functions that lightkeepers are now doing? How are you negotiating this? Whose responsibility is it to negotiate those functions?

**Mr. Da Pont:** This would be something that we are prepared to do, as part of proceeding with de-staffing. Again, it was one of the items that we had put into our plan, that, on a case-by-case basis, we would sit down, look at the additional services and assess what options there might be in discussion with those organizations that had the mandate for that.

Most of these support services were taken on over time by individuals. They were not necessarily services that the Coast Guard encouraged people to do. They came to providing these additional services in a variety of ways. Some were legacies from the past; some were services that people took on because they had the time and were in the area.

Again, there is no consistency. Different lightkeepers provide different services. Some do not provide any. One of the documents that we will provide to the committee is our list of where we are aware of what services lightkeepers are providing in addition to their normal duties.

There is no consistency in it. It varies from site to site.

**Senator Nancy Ruth:** Does the lightkeeper or the Coast Guard earn money from providing these services?

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je pose la question parce que s'ils sont licenciés, et la Garde côtière a l'obligation de les absorber par l'intermédiaire de la réduction des effectifs chez vous, devons-nous attendre longtemps pour que l'on accroisse l'embauche à la Garde côtière?

**M. Da Pont :** Nous avons étudié la question, madame le sénateur, et nous avons dégagé les sites où les employés approchent de la retraite. Si je me souviens bien, il y en avait environ huit. Ce serait par ceux-là que nous aurions commencé si nous avions donné suite au plan que nous avions envisagé l'an dernier.

Dans le cadre de ce processus, je me suis engagé à trouver à tous les gardiens un autre emploi à la Garde côtière. Je me sentais à l'aise de le faire parce que, comme je l'ai mentionné la semaine dernière, lorsque j'examine nos données démographiques des cinq à sept prochaines années, je vois que nous allons remplacer entre 20 et 25 p. 100 des employés actuellement en poste à la Garde côtière. J'ai estimé que nous aurions amplement l'occasion de trouver d'autres emplois aux gens, mais évidemment pas où ils se trouvent actuellement, ce qui pose problème à certaines personnes.

Nous avons estimé que les données démographiques relatives aux gardiens nous offraient des occasions immédiates, mais que, par-dessus tout, elles nous donnaient l'occasion de leur assurer qu'ils auraient un autre emploi à la Garde côtière.

**Le sénateur Nancy Ruth :** À la diapositive 14, vous avez dit que des modes de prestation de rechange seraient nécessaires pour que l'on puisse continuer d'offrir les services additionnels non inclus dans le mandat de la Garde côtière canadienne.

Quels types de discussions avez-vous tenues avec les météorologues pour toutes les autres fonctions que les gardiens assument actuellement? Comment négociez-vous cela? À qui revient-il de négocier ces fonctions?

**M. Da Pont :** Ce serait quelque chose que nous serions disposés à faire dans le cadre des licenciements. Encore une fois, c'était l'un des points que nous avons mis dans notre plan et que nous comptons étudier au cas par cas; nous examinerions les services additionnels et évaluerions les options potentielles avec les organismes chargés de le faire.

La plupart des services d'appui ont été assumés, au fil du temps, par des personnes. Il ne s'agissait pas nécessairement de services que la Garde côtière encourageait les gens à offrir. Ils en sont venus à offrir ces services additionnels de différentes façons. Certains étaient hérités, d'autres étaient des services dont les gens se chargeaient parce qu'ils avaient le temps et se trouvaient dans la région.

Encore une fois, il n'y a aucune uniformité. Les services offerts varient d'un gardien à l'autre. Certains n'en offrent pas. L'un des documents que nous allons fournir au comité est notre liste des endroits où nous connaissons les services offerts par les gardiens en sus de leurs tâches normales.

Il n'y a aucune uniformité. Cela varie d'un site à l'autre.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Est-ce que le gardien ou la Garde côtière est dédommagé pour ces services?

**Mr. Da Pont:** I will have my colleagues correct me if I'm wrong, but in a few cases, I believe they receive a small amount of money. I think primarily from Environment Canada, if I am correct.

**Senator Nancy Ruth:** Is "they" the individual, not the Coast Guard?

**Mr. Da Pont:** Yes. However, in most cases, we are not aware that they received remuneration for the services.

**Senator Nancy Ruth:** Are you not interested in selling services to other departments to help float the costs?

**Mr. Da Pont:** We would encourage the committee to call those departments that have the lead for some of these because, obviously, many of these services are being provided right across the country in areas where there are no staffed lightkeepers. They rely, in those other parts of the country, on different delivery mechanisms to acquire the same information.

They would be best equipped to explain how valuable the service is and what the alternatives might be.

**Senator Hubley:** Thank you for your presentation, and welcome back. When we were in the North, we found that some of the communities actually maintained equipment for the Coast Guard emergency response, and particularly pertaining to oil spills and such.

During your review of related activities of the lighthouses, did you see any role for those lighthouses in that capacity?

**Mr. Da Pont:** No, in both regions and across the country, we have environmental response groups. We have pre-positioned equipment and people in the areas where the risk is the greatest.

In the North, we have done that with quite a number of communities; and, in fact, we have expanded that number in the course of this year, primarily because of the remoteness and the length of time it would take us to get to any of those sites. The risk is very much reduced by having equipment pre-positioned and having some people trained to at least deal with some of the more minor problems that may occur around the community, when, for example, people are unloading fuel, et cetera. We have not seen a potential role for lightkeepers in that activity.

**Senator Hubley:** In a marine disaster in the Maritimes, for example, because that is where I am most familiar, what would be the response time? Do you have information on exactly how long it takes the Coast Guard to respond, and what is the chain of connections that has to be made to do that?

**Mr. Da Pont:** It is a very good question and, again, not an easy one to give a very precise answer to.

We have pre-positioned equipment and people, but how long it would take us to get to where the incident took place would depend on exactly where the incident was, and it would vary somewhat, obviously, from that.

**M. Da Pont :** Je demanderais à ma collègue de me corriger si je me trompe, mais dans certains cas, je crois qu'ils reçoivent un petit montant d'argent, principalement d'Environnement Canada, si je ne m'abuse.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Par « ils », vous voulez dire les gens, pas la Garde côtière?

**M. Da Pont :** Oui. Cependant, dans la plupart des cas, nous ne sommes pas au courant du fait qu'ils ont été rémunérés pour ces services.

**Le sénateur Nancy Ruth :** N'êtes-vous pas intéressés à offrir des services contre paiement à d'autres ministères pour amortir les coûts?

**M. Da Pont :** Nous encourageons le comité à communiquer avec les ministères responsables de certains de ces services, puisque, évidemment, nombre d'entre eux sont offerts partout au pays dans des régions où il n'y a aucun gardien de phare en poste. Dans ces autres parties du pays, ils s'en remettent à différents modes de prestation de services pour obtenir la même information.

Ils seraient mieux placés pour expliquer à quel point le service est précieux et quelles pourraient être les solutions de rechange.

**Le sénateur Hubley :** Merci pour votre exposé et bienvenue encore une fois. Lorsque nous étions dans le Nord, nous avons vu que certaines des collectivités entretenaient de l'équipement pour les interventions d'urgence de la Garde côtière, notamment pour les déversements de pétrole et les catastrophes semblables.

Pendant votre examen des autres activités des phares, avez-vous vu un rôle quelconque pour ces phares dans ces interventions?

**M. Da Pont :** Non, tant dans les régions que dans le reste du pays, nous avons des groupes d'intervention environnementale. Nous avons déjà prévu des personnes et de l'équipement dans les régions où les risques sont les plus marqués.

Dans le Nord, nous avons fait cela avec un certain nombre de collectivités; en fait, nous avons accru ce nombre au cours de l'année, principalement à cause de l'éloignement et du temps qu'il nous faudrait pour accéder à ces sites. Le fait d'avoir de l'équipement en place et du personnel déjà formé pour composer, au moins, avec certains des problèmes moins importants qui peuvent survenir dans la collectivité lorsque, par exemple, les gens déchargent du carburant, et cetera, réduit vraiment les risques. Nous n'avons pas vu de rôle potentiel pour les gardiens dans cette activité.

**Le sénateur Hubley :** Si je prends pour exemple un sinistre marin dans les Maritimes, car c'est ce que je connais le mieux, combien mettriez-vous de temps à intervenir? Avez-vous des renseignements sur le temps exact qu'il faut à la Garde côtière pour intervenir, et quelle est la chaîne de connexions nécessaire pour ce faire?

**M. Da Pont :** C'est une très bonne question pour laquelle, encore une fois, il n'est pas facile de répondre avec beaucoup de précision.

Nous avons des personnes et de l'équipement déjà en place, mais le temps qu'il nous faudrait-il pour nous rendre à l'endroit où s'est produit l'incident dépendrait de l'endroit exact où il est survenu et, de toute évidence, le temps varierait en fonction de cela.



The Coast Guard's main role in this environmental response is very much a monitoring role to ensure the incident is dealt with. Under Canadian law, the polluter has the responsibility to pay, and, for maritime oil spills, a number of response organizations in various parts of the country would be the first respondents.

The CCG would be there to ensure that the work was done properly and to satisfaction.

We also have a response capacity, but it supplements the larger system. I realize that is not a precise answer to your question.

**Senator Hubley:** Thank you; I just wanted an idea.

**Senator Patterson:** I understand that the process of automating light stations and removing some lightkeepers started in 1970 and was stopped in 1998 in face of public concern, particularly in British Columbia — and Senator Carney might have had a little to do with that.

In the more recent years, our researchers noted that Minister of Fisheries and Oceans Gail Shea indicated in September 2009 that CCG had been asked to undertake a further review of additional services that lighthouse staff provided in the two provinces. Then in March of this year, about six months later, she asked our committee to resume work on the lighthouse file by undertaking the review we have now started.

Did CCG do any review-related activities from the fall of 2009 to date from which we can benefit?

**Mr. Da Pont:** No, senator, we did not. I think the issue in the interim was the minister was deciding whether it would be better to do an internal Coast Guard review or look at asking some other body, such as this committee, to do it. As she explained last week when she was here, she felt that by asking this committee to do it, it would be perceived as more credible and impartial. I think that is why she asked the committee to do it, and obviously, she values the recommendations.

We had done much of the preparatory work prior to that, and that is part of the package of materials that we will give to the committee. We had tried to relaunch a de-staffing process prior to her decision to do a further review. As part of that, we had assessed what additional duties lightkeepers were providing; that will be part of the information we will give you. We had set up the process so we would be able to engage in face-to-face discussions with the lightkeepers. We had made a commitment, as I mentioned earlier, to look at this on a site-by-site basis and assess what the alternatives were.

Also, we deliberately did not set a precise time frame on how long it would take to de-staff. We did not lock ourselves in by saying that we had to do it in a year or two or three. For the process

Le rôle principal qu'assume la Garde côtière dans cette intervention environnementale est vraiment un rôle de surveillance pour veiller à ce que l'incident soit réglé. En vertu de la loi canadienne, le pollueur doit payer et, dans les cas des déversements de pétrole dans la mer, un certain nombre d'organismes d'intervention dans différentes parties du pays seraient les premiers intervenants.

La GCC serait là pour veiller à ce que le travail soit fait de façon adéquate et satisfaisante.

Nous avons également une capacité d'intervention, mais elle se veut un complément du système dans son ensemble. Je suis conscient de ne pas donner de réponse précise à votre question.

**Le sénateur Hubley :** Merci, je voulais seulement me faire une idée.

**Le sénateur Patterson :** Je crois comprendre que le processus d'automatisation des phares et de retrait de certains gardiens a commencé dans les années 1970 et a cessé en 1998 à la lumière de préoccupations soulevées par le public, notamment en Colombie-Britannique — et il est possible que le sénateur Carney y soit pour quelque chose.

Au cours des dernières années, nos chercheurs ont fait remarquer que la ministre des Pêches et des Océans, Gail Shea, a indiqué en septembre 2009 qu'on avait demandé à la GCC d'entreprendre un autre examen des services additionnels qu'offre le personnel des phares dans les deux provinces. Ensuite, en mars de cette année, soit environ six mois plus tard, elle a demandé à notre comité de reprendre les travaux dans le dossier des phares en entreprenant l'examen que nous avons maintenant commencé.

Depuis l'automne 2009, la GCC a-t-elle mené des activités liées à l'examen dont nous pouvons tirer parti?

**M. Da Pont :** Non, monsieur, nous ne l'avons pas fait. Je crois que la question dans l'interim était que la ministre était en train de déterminer s'il était préférable de procéder à un examen interne de la Garde côtière ou d'envisager de demander à un autre organe de le faire, comme le comité. Comme elle l'a expliqué la semaine dernière lorsqu'elle était ici, elle a estimé que si elle demandait au comité de s'en charger, l'examen serait perçu comme étant plus crédible et impartial. Je crois que c'est la raison pour laquelle elle a demandé au comité de le faire; de toute évidence, elle accorde de l'importance aux recommandations.

Nous avons fait une grande part du travail préparatoire avant cela, et cela fait partie des documents que nous remettrons au comité. Nous avons tenté de relancer un processus de licenciement avant qu'elle décide de mener une étude plus approfondie. Dans le cadre de nos travaux, nous nous étions penchés sur les services additionnels que les gardiens offraient; cela fera partie des renseignements que nous vous donnerons. Nous avons établi le processus pour pouvoir tenir des discussions en personne avec les gardiens. Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous nous étions engagés à étudier la question site par site et à évaluer les solutions de rechange potentielles.

Par ailleurs, nous n'avons délibérément pas fixé de délai précis pour procéder aux licenciements. Nous ne nous sommes pas limités en disant que nous devions le faire en un, deux ou trois ans. Pour le

we wanted to run, we left open a fair amount of room to engage the lightkeepers, our colleagues, other government departments and, if needed, local users of these services to find alternatives.

We will share the preparatory work we did with the committee.

**Senator Patterson:** Very good; it will be helpful to the committee.

We are considering a renewed plan to automate some or all of the remaining staffed light stations on the East Coast and West Coast. Can you describe what the process of automation entails?

**Mr. Browne:** In Newfoundland and Labrador, we have 56 sites, and all of those, as you may have noted on the charts, are already automated.

When it comes to automation, there are two navigational items on the site. One is a light and the other may or may not be a horn. In our region and in most areas where it will be automated, we have provided power for those lights and horns separately from what is being provided to lightkeepers for the light-station upkeep, which is usually prime diesel power. We put those on the normal electrical grid. In remote areas, we would have those lights and horns solarized, so they can operate on their own without intervention from another power source or by a lightkeeper on site. They operate independently of the lightkeeper's activities on site.

**Senator Patterson:** Can you give us an idea of the proportions of situations with the automated stations? Where you have converted to solar power, are there any powered by diesel generators? I believe that also would entail how many of the stations do not have access to the electrical grid.

**Mr. Browne:** In Newfoundland and Labrador, we have 23 staffed sites. Eighteen of those are at the end of a road, so they are road accessible, and they are all on hydro power.

There are five sites that we consider remote sites, and three of those have some backup diesel power for the lightkeepers, not for the aids to navigation. They have a combination on most of those sites.

On Green Island, Fortune Bay and Puffin Island, they have a hybrid system with a diesel backup, and, in addition to that, because we are trying to make the sites as green as possible, we have wind generation. For the most part, the power generation for the light station itself is provided by wind generation and then supplemented when necessary with diesel.

**Mr. Da Pont:** I believe Ms. Steele has similar statistics for the Pacific.

**Ms. Steele:** That is correct. We have 18 sites that are not automated in British Columbia. Of the 41 sites that we do have, 8 are on the hydro grid and 16 have been transferred to solar. We have one experiment right now with wind, and 17 of the sites are still powered by diesel.

processus que nous voulions mener, nous nous sommes donné suffisamment de latitude pour faire participer les gardiens, nos collègues, d'autres ministères et, au besoin, les utilisateurs locaux de ces services afin de trouver des solutions de rechange.

Nous allons partager nos travaux préparatoires avec le comité.

**Le sénateur Patterson :** Très bien; cela nous sera utile.

Nous envisageons un plan renouvelé pour automatiser un certain nombre de stations de phare avec gardien sur la côte est et la côte ouest ou la totalité de celles qu'il reste. Pouvez-vous décrire ce qu'englobe le processus d'automatisation?

**M. Browne :** À Terre-Neuve-et-Labrador, nous avons 56 sites, et comme vous l'avez peut-être remarqué sur les tableaux, ils sont tous déjà automatisés.

Lorsqu'il est question d'automatisation, il y a deux aides à la navigation sur le site. L'un est un feu et l'autre pourrait être ou non une corne de brume. Dans notre région et dans les plupart des endroits où les phares seront automatisés, les sources d'énergie que nous avons offertes pour alimenter ces feux et ces cornes ne sont pas les mêmes que nous donnons aux gardiens pour alimenter la station de phare, qui fonctionne habituellement au diesel. Nous les mettons sur le réseau électrique normal. En région éloignée, ces feux et ces cornes seraient alimentés à l'énergie solaire pour qu'ils soient en mesure de fonctionner sans l'intervention d'une autre source d'énergie ou d'un gardien sur le site. Ils fonctionnent indépendamment des activités du gardien sur le site.

**Le sénateur Patterson :** Pouvez-vous nous donner une idée du nombre de situations dans lesquelles il y a des stations automatisées? Dans les endroits où l'on a opté pour l'énergie solaire, y'en a-t-il qui sont alimentés par des générateurs qui fonctionnent au diesel? Je crois que cela engloberait également le nombre de stations qui n'ont pas accès au réseau électrique.

**M. Browne :** À Terre-Neuve-et-Labrador, nous avons 23 sites avec gardien. De ce nombre, 18 se trouvent au bout d'une route, alors ils sont accessibles, et ils fonctionnent tous à l'énergie hydroélectrique.

Il y a cinq sites que nous considérons éloignés, et trois d'entre eux ont une alimentation de réserve au diesel pour les gardiens et non pour les aides à la navigation. Sur la plupart de ces sites, il y a une combinaison.

Sur l'île Green, à Fortune Bay et sur l'île Puffin, ils ont un système hybride avec une alimentation de réserve au diesel; parce que nous essayons de faire en sorte que ces sites soient aussi écologiques que possible, nous produisons aussi de l'énergie éolienne. En gros, la production d'énergie électrique pour la station de phare en tant que telle est assurée par la génération d'énergie éolienne et complétée, au besoin, avec du diesel.

**M. Da Pont :** Je crois que Mme Steele a des statistiques semblables pour le Pacifique.

**Mme Steele :** C'est exact. Nous avons 18 sites qui ne sont pas automatisés en Colombie-Britannique. Des 41 sites que nous avons, 8 sont connectés au réseau électrique et 16 sont passés à l'énergie solaire. Nous avons un site qui expérimente actuellement avec l'énergie éolienne, et 17 des sites sont toujours alimentés au diesel.



**Senator Manning:** Ms. Steele raised a question for me. Over the past number of years, a fair amount of automation has occurred, as Mr. Da Pont touched on. Why have 18 sites in British Columbia still not been automated?

**Mr. Da Pont:** We have not made the investment in automation because we have staffed people at those sites.

**Senator Manning:** I know each site is different and has different expenses, but does the department have an average annual operating cost per staffed lighthouse versus de-staffed lighthouse?

**Mr. Da Pont:** I do not have the average annual cost of the two readily available. It varies considerably on whether it is remote or not remote and a variety of other considerations. I am not sure how much an average would really be helpful.

We have documented that every year we spend \$11.5 million more than we would otherwise spend if we did not have staffed light stations. We approached the study from the perspective of identifying what we have to spend that we would not spend if these stations were automated.

**Senator Manning:** In 2009-10, you spent \$93.7 million on the provision of aids to navigation, the buoys, the range lights and lighthouses. What breakdown of the \$93.7 million would be lighthouses?

**Mr. Da Pont:** I do not have that figure handy.

**Senator Manning:** Can you get that for us?

**Mr. Da Pont:** I would have to check if we keep it split up by types of fixed aids. I would guess we would capture those costs with fixed aids, and we do not keep them by type.

**Senator Manning:** You look at the savings that you will put forward from staffed to de-staffed. That is the total of all the expenses related to the operation of these, which includes everything.

**Mr. Da Pont:** We will check to see if we can provide you with a lighthouse budget.

**The Chair:** That will be important.

**Mr. Da Pont:** The complication for us is that a number of it is direct cost, which we can easily tally. What is harder for us to tally is ship time and helicopter costs because when we send a vessel up the coast it does a variety of jobs, including servicing the lighthouse. Therefore, it is not an easy task to figure out what portion of the cost we should attribute to the light and what portion to the other activity the vessel is doing.

That is the only complication that we will have to look into to see if we can give you a precise figure on the lighthouses.

**Le sénateur Manning :** Mme Steele a soulevé une question pour moi. Au cours des dernières années, un nombre appréciable de stations ont été automatisées, comme M. Da Pont l'a indiqué. Pourquoi y a-t-il 18 sites en Colombie-Britannique qui ne sont toujours pas automatisés?

**M. Da Pont :** Nous n'avons pas investi dans l'automatisation parce qu'il y a du personnel sur ces sites.

**Le sénateur Manning :** Je sais que tous les sites sont différents et que les dépenses qui leur sont liées varient, mais le ministère a-t-il comparé le coût d'exploitation annuel moyen des phares dotés de personnel et celui des phares qui n'en sont pas dotés.

**M. Da Pont :** Je n'ai pas les renseignements sur le coût annuel moyen à ma disposition. Le coût varie beaucoup en fonction de l'endroit où le phare est situé, c'est-à-dire s'il est éloigné ou non, et de divers autres facteurs. Je ne sais pas dans quelle mesure un coût moyen serait vraiment utile.

Selon nos dossiers, nous dépensons chaque année 11,5 millions de dollars de plus que nous le ferions si nous n'avions pas de phares dotés de personnel. Notre étude vise à cerner les dépenses que nous ne ferions pas si ces phares étaient automatisés.

**Le sénateur Manning :** En 2009-2010, vous avez consacré 93,7 millions de dollars aux aides à la navigation, soit les bouées, les feux d'alignement et les phares. Quelle part de ce montant de 93,7 millions serait consacrée aux phares?

**M. Da Pont :** Je n'ai pas ces chiffres avec moi.

**Le sénateur Manning :** Pourriez-vous les obtenir pour nous?

**M. Da Pont :** Je devrai vérifier si nous faisons une répartition des coûts en fonction des types d'aides fixes. Je dirais que nous avons les coûts associés aux aides fixes, mais qu'ils ne sont pas divisés selon le type.

**Le sénateur Manning :** Vous vérifiez les économies que vous réaliserez par l'automatisation des phares. Il s'agit du total de toutes les dépenses associées à leur fonctionnement, ce qui comprend tout.

**M. Da Pont :** Nous allons vérifier si nous pouvons vous fournir un budget sur les phares.

**Le président :** Ce sera important.

**M. Da Pont :** Ce qui est compliqué pour nous, c'est que pour un certain nombre, on parle de coûts directs, ce que nous pouvons facilement calculer. Il est plus difficile pour nous de calculer les coûts associés au temps-navire et aux hélicoptères, parce que lorsque nous envoyons un navire sur la côte, diverses tâches sont effectuées par le personnel à son bord, entre autres, l'entretien du phare. Donc, il n'est pas toujours facile de déterminer quelle part des coûts est attribuée au phare et quelle partie, aux autres activités du personnel du navire.

C'est la seule chose qu'il nous faudra vérifier pour déterminer si nous pouvons vous donner un chiffre exact sur les phares.

**Senator Manning:** When the process of de-staffing was started again several years ago, many issues were raised, as I know in my province of Newfoundland and Labrador. We are clear about the other services that were provided. You touched on those, and we will bring in the other departments to get a clearer picture.

From your perspective as Commissioner of Coast Guard, do you see any compromising of the related activities by the staff at those lighthouses? Several MPs raised issues about assisting vessels. I will question each department when they come in. However, from your perspective, does de-staffing lighthouses compromise any activity by the Coast Guard as provided to those sites?

**Mr. Da Pont:** That is a good question. No, we do not feel it compromises any of the navigation services or safety because the light station is de-staffed.

I know the committee will hear, and we certainly listened and looked into it — and, again, that will be included as some of the materials we are providing to the committee — that lightkeepers are an essential part of the Canadian Coast Guard Search and Rescue system, SAR. While I value the work they do greatly, they are not part of the SAR system. They are not trained for it.

In some cases, lightkeepers have been tasked to respond to a SAR. As the minister indicated, those cases are when something has happened literally at their doorstep. Their tasking in those cases was not because they were lightkeepers. It would be the same as if a vessel of opportunity was tasked, which can happen out on the water. The nearest vessel will be tasked to go and help.

The lightkeepers have occasionally been tasked in that context, but they are not a part of the SAR system, just as a fisher out on the water who gets tasked to help someone in trouble is necessarily part of the system.

Therefore, in a few instances where over the years, that type of service has been provided. That is the only caveat. I would say that that was simply because they happened to be right where the accident took place, not because they are part of the SAR system.

**Senator Manning:** Most of the de-staffing will happen in two provinces, British Columbia, and Newfoundland and Labrador, the bookends of the country. From your perspective, do you see any unique challenges in Newfoundland and Labrador that would not be present in British Columbia or vice versa? Is there anything that we should look at as a committee from your perspective?

**Mr. Da Pont:** I am not aware of any essential differences. The public reaction was different in both provinces at the time, and they put emphasis on different things. From the perspective of the Coast Guard, I do not see any difference between the two.

The issues that we did look at, that came up in both provinces, were issues of the geography being so unique and so different. The argument would be that it is not the same as Nova Scotia or

**Le sénateur Manning :** Lorsqu'on a repris le processus de retrait du personnel il y a plusieurs années, beaucoup de questions ont été soulevées, à ce que je sache, dans ma province de Terre-Neuve-et-Labrador. C'est clair pour les autres services qui étaient fournis. Vous en avez parlé, et nous allons faire intervenir les autres ministères pour comprendre tout cela un peu plus.

En tant que commissaire de la Garde côtière canadienne, croyez-vous que des activités du personnel sont compromises dans ces phares? Plusieurs députés ont soulevé des questions sur les navires de soutien. Je vais poser la question à tous les ministères lorsqu'ils se présenteront. Cependant, à votre avis, le retrait de personnel porte-t-il atteinte aux activités que la Garde côtière mène sur ces sites?

**M. Da Pont :** C'est une bonne question. Non, nous ne croyons pas que le retrait de personnel porte atteinte aux services de navigation ou à la sécurité.

Je sais que le comité entendra, et nous avons certainement examiné la question — et, encore une fois, cela fera partie de ce que nous fournirons au comité —, que les gardiens de phare sont un élément essentiel du système de recherche et de sauvetage de la Garde côtière canadienne, le SAR (recherche et sauvetage). Bien que je respecte beaucoup le travail qu'ils font, ils ne font pas partie du système de SAR. Ils ne sont pas formés pour cela.

Dans certaines situations, des gardiens de phare ont été chargés d'intervenir dans des incidents de SAR. Comme le ministre l'a mentionné, il s'agit de situations qui se sont produites littéralement sur le pas de leur porte. Ce n'est pas parce qu'ils sont gardiens de phare qu'on les a chargés de faire le travail. Ce serait la même chose si l'on chargeait un navire de passage d'intervenir, ce qui peut se produire lorsqu'il navigue. On demandera au navire le plus près de fournir de l'aide.

À l'occasion, on a chargé les gardiens de phare d'agir dans ce contexte, mais ils ne font pas partie du système de SAR, tout comme un pêcheur à qui l'on demande d'aider quelqu'un qui a besoin de secours fait nécessairement partie du système.

Donc, au cours des années, ce type de service a été offert dans quelques situations. C'est la seule objection. Je dirais que c'était seulement parce qu'ils se trouvaient à l'endroit où l'accident avait lieu, et non parce qu'ils font partie du système de SAR.

**Le sénateur Manning :** Le retrait du personnel se fera surtout dans deux provinces, la Colombie-Britannique et Terre-Neuve-et-Labrador, les extrémités du pays. Selon vous, y a-t-il des difficultés particulières à Terre-Neuve-et-Labrador qui ne se présenteraient pas en Colombie-Britannique, et vice versa? À votre avis, le comité devrait-il se pencher sur certaines questions?

**M. Da Pont :** Je ne connais pas de différences importantes. À l'époque, la réaction du public a été différente dans les deux provinces et on a mis l'accent sur différentes choses. En tant que commissaire de la Garde côtière, je ne vois aucune différence entre les deux.

Les questions que nous avons examinées, qui ont été soulevées dans les deux provinces, avaient trait au fait que leur géographie est unique et différente. On avançait qu'elle était différente de



Central Canada. That, at the time, was presented as an argument on why it might be important because of the geographic considerations to maintain staffed lighthouses.

We have looked at that. We have examples in Alaska, in Scandinavia and in many parts of the world where the geography is just as challenging, where the lights are automated and are de-staffed. No evidence of any increased risk exists.

**Senator Manning:** Did you state or did the minister state last week that we are the only jurisdiction that has staffed lighthouses in the world?

**Mr. Da Pont:** Yes, we are among the last developed countries in the world that has staffed lighthouses. We have done a bit of work on this. The U.S. has one. They have kept the first lighthouse that was ever built in the United States and that is the only one that is staffed.

**Senator Nancy Ruth:** It is not Seal Island?

**Mr. Da Pont:** It is not Machias Seal Island.

France has five lighthouses that they are in the process of de-staffing. We are aware of a handful here and there, but the vast majority of lighthouses in developed countries have been automated for 20 or 30 years.

**The Chair:** I will remind you that we are also the only country whose monarch lives in a different country.

**Senator Manning:** That is a debate for another day.

**The Chair:** It may be a Canadian thing.

**Senator Manning:** I have one last question for clarification because it may help us in our study.

According to the *Canadian Coast Guard Business Plan 2009-2012*, in 2008-09 the Coast Guard "initiated work in response to increased demands for e-Navigation services."

Can you explain what "e-Navigation" is?

**Mr. Da Pont:** Electronic navigation is an international concept that the various countries in the world are working on collectively through the International Maritime Organization to basically take advantage of emerging technology to improve various types of navigation information.

Canada has actually done some interesting pilots. I can give you a couple of examples: In Newfoundland, on Placentia Bay, they have the SmartBay project. One feature of that is having buoys that actually transmit information directly to the vessel. It is not just a visual aid; it is actually transmitting various types of information, such as weather, wind and sea state. That is one example of an emerging technology that would change very much how we do business.

celle de la Nouvelle-Écosse ou du Canada central. À l'époque, on s'en servait comme argument pour expliquer qu'en raison de facteurs géographiques, il serait important de conserver le personnel dans les phares.

Nous avons examiné la question. Il y a des exemples d'endroits en Alaska, en Scandinavie et dans bien d'autres parties du monde où la géographie pose autant de difficultés que la nôtre, et qui ont tout de même des phares automatisés et non dotés de personnel. Rien ne prouve que les risques augmentent.

**Le sénateur Manning :** N'avez-vous pas déclaré la semaine dernière, ou était-ce le ministre, que notre pays est le seul au monde à avoir des phares dotés de personnel?

**M. Da Pont :** Oui, nous sommes parmi les derniers pays développés au monde à avoir des phares dotés de personnel. Nous avons fait un peu de travail là-dessus. Les États-Unis en ont un. Ils ont conservé le premier phare jamais construit aux États-Unis et c'est le seul qui est doté de personnel.

**Le sénateur Ruth :** Ne s'agit-il pas de l'île Seal?

**M. Da Pont :** Non, il ne s'agit pas de celui de l'île Machias Seal.

La France est en train de procéder au retrait de personnel dans cinq phares. Nous en connaissons un petit nombre ici et là, mais la grande majorité des phares des pays développés sont automatisés depuis 20 ou 30 ans.

**Le président :** Je vous rappellerais que notre pays est aussi le seul dont le monarque vit dans un autre pays.

**Le sénateur Manning :** C'est un sujet de discussion pour un autre jour.

**Le président :** C'est peut-être typiquement canadien.

**Le sénateur Manning :** Le but de ma dernière question est d'obtenir des précisions, car cela nous aidera dans notre étude.

D'après le *Plan d'activités 2009-2012 de la Garde côtière canadienne*, en 2008-2009, la Garde côtière a « entrepris des travaux en réponse aux demandes accrues de services de navigation électronique ».

Pouvez-vous nous expliquer ce qu'est la navigation électronique?

**M. Da Pont :** La navigation électronique est un concept international auquel les différents pays du monde travaillent collectivement par l'entremise de l'Organisation maritime internationale essentiellement. On cherche ainsi à mettre à profit la technologie émergente pour améliorer différents types de renseignements de navigation.

Le Canada a en fait élaboré certains projets pilotes intéressants. Je peux vous donner deux ou trois exemples : à Terre-Neuve, dans la baie Placentia, il y a le projet SmartBay. Il comporte entre autres des bouées qui transmettent des renseignements directement au navire. Il ne s'agit pas seulement d'aide visuelle; c'est en fait la transmission de différents types de renseignements, par exemple sur le temps, le vent et l'état de la mer. C'est un exemple de technologie émergente qui changerait beaucoup notre façon de faire des affaires.

Along the St. Lawrence, the Coast Guard has worked with Transport Canada and the pilots to develop an electronic system where the pilots of commercial vessels receive essential information in an electronic format and in more real time.

This is all part of the trend that we have seen where 70, 80 years ago lighthouses were at the centre of the navigation system. Now with the changes in technology, with things such as GPS and electronic charts, the function has changed considerably.

Most recreational boaters and fishers now have cellphones and have a range of instant communication that was not there decades ago. Electronic navigation is essentially moving most of the information that now comes either in paper form, such as charts, or through other types of communication and providing it in a consolidated real time way to the navigator.

**Senator Raine:** I have been very interested in following the differences between the light stations in Newfoundland and British Columbia, where many of ours are very remote. I am also somewhat aware of the campaign that was fought some years ago to save the lighthouses.

Do you think that with the last years of experience since the previous de-staffing that people who were very much against de-staffing 10 years ago, 15 years ago or longer, would be in favour of it now?

My second observation is that having travelled in the Arctic last year, everywhere we went where we came up against the Canadian Coast Guard, whether it was a ship or whether it was the people looking after the navigational aids, it seemed as though everyone was really stretched for resources.

My first feeling would be that if we do not really need it, and if it is not serving a really valuable purpose, then the resources probably should be reallocated.

Could you tell me why people became so protective of the lighthouses 20 years ago?

**Mr. Da Pont:** Well, again, that is a very good question and one not that easy to respond to.

That is one of the things we would actually like this committee to assess, whether those public attitudes have changed. One of my observations would be that 10 or 15 years ago we were not able to get out effectively into the public domain some of the information on reliability or on the fact that we saw no risks to the navigation system, and some of the issues that we did not think safety was compromised. We either had difficulty getting that out into the debate, or people just did not believe us.

Now, with our experience in the last 10 years in other parts of the country, and in other parts of the world, I would hope that will help when these issues are raised. I am just not aware of

Le long du fleuve Saint-Laurent, la Garde côtière a travaillé avec Transports Canada et des pilotes à l'élaboration d'un système électronique grâce auquel les pilotes de navires commerciaux reçoivent des renseignements importants dans un format électronique et en temps réel.

Tout cela s'inscrit dans la tendance que nous avons observée et selon laquelle, il y a 70 ou 80 ans, les phares étaient au centre du système de navigation. Maintenant, en raison des changements technologiques, de l'apparition du GPS et des cartes électroniques, la fonction a considérablement changé.

La plupart des plaisanciers et des amateurs de pêche ont maintenant des téléphones cellulaires et ont une panoplie d'outils de communication qui n'existaient pas il y a quelques décennies. La navigation électronique transmet essentiellement la plupart des renseignements présentés actuellement sur papier, comme les cartes, ou par d'autres moyens de communication, et elle les transmet en temps réel au navigateur.

**Le sénateur Raine :** J'ai été très intéressée par les différences entre les phares de Terre-Neuve et de la Colombie-Britannique, où une grande partie de nos phares sont très éloignés. Je suis aussi pas mal au courant de la campagne qui a été menée il y a quelques années pour sauver les phares.

Croyez-vous qu'en raison de l'expérience acquises au cours des dernières années, depuis qu'a eu lieu le dernier retrait de personnel, que les gens qui étaient vraiment contre le retrait de personnel il y a 10 ou 15 ans, ou il y a plus longtemps, seraient maintenant pour?

Pour ce qui est de ma deuxième remarque, lorsque nous sommes allés en Arctique l'an dernier, dans tous les endroits que nous avons visités où nous avons eu affaire à la Garde côtière canadienne, peu importe si c'était un navire ou des gens qui s'occupaient de l'aide à la navigation, il semble que tout le monde faisait des pieds et des mains pour trouver des ressources.

Ma première réaction, c'est que si nous n'en avons pas vraiment besoin, et si cela n'a pas vraiment d'utilité, il vaudrait probablement mieux réaffecter les ressources.

Pourriez-vous m'expliquer pourquoi les gens se sont-ils mis à vouloir protéger autant les phares il y a 20 ans?

**M. Da Pont :** Eh bien, encore une fois, c'est une très bonne question et il n'est pas facile d'y répondre.

C'est en fait l'une des choses sur lesquelles nous aimerions que le comité se penche; déterminer si l'attitude du public a changé. L'une des choses que j'aimerais faire remarquer, c'est qu'il y a 10 ou 15 ans, nous n'étions pas capables de communiquer efficacement dans le domaine public certains renseignements sur la fiabilité ou sur le fait que selon nous, le système de navigation ne comportait aucun risque, et certaines des questions pour lesquelles nous ne pensions pas que la sécurité était compromise. Soit nous avions de la difficulté à en débattre, soit les gens ne nous croyaient tout simplement pas.

Maintenant, j'ose espérer que l'expérience que nous avons acquise au cours des 10 dernières années dans d'autres coins du pays et du monde nous aidera lorsque ces questions seront



anyone who has evidence that would really indicate that risks exist. There are stories, there are views, but I am not sure there is hard evidence. This committee can assess whether people have changed their views when you meet with people.

There were legitimate concerns about heritage considerations. I believe now a vehicle exists to deal with those heritage considerations that did not exist at the time, and I would hope that that helps the situation.

I would hope that people would have more confidence now in some of the technology and the reliability of that technology. However, beyond that it is hard for me to assess. I feel, as I look back at it — and I was not with the Coast Guard at that time, so I have not lived it personally — that we were not able to convince people of what the evidence indicates both in Canada and in other countries.

In terms of the use of the resources, that was one of my main considerations on wanting to restart the de-staffing process last year. I knew it would probably remain controversial, but I thought it was important because we have representations from parts of British Columbia, for example, to improve the navigation aids around Prince Rupert and Kitimat.

We have some of the challenges in the Arctic that you have mentioned, and I hoped to proceed with the de-staffing and reallocate some of the resources to some of those priorities.

**Senator Raine:** I noticed that in the whole of the Queen Charlotte Islands only one lighthouse exists. I was surprised. That is a big area. I would have thought there would be something down on the southern tip.

**Ms. Steele:** As we talked about earlier, the Aids to Navigation system is designed deal with where traffic is and where risk is; and there are other types of aids to navigation around the Queen Charlotte Islands. However, as far as are concerned lighthouses, we have the single one on Langara Island.

**Mr. Da Pont:** If you look at the second slide of my presentation, that Canada map with all the red dots, you can see we have many more aids than just lighthouses. Also you can see quite a few aids around the Queen Charlotte Islands, but they just do not happen to be lighthouses.

**Senator Raine:** The Strait of Juan de Fuca is obviously one of the busiest shipping lanes in the country, and all except one of those lighthouses are unmanned, so that is an indication that it is working.

Are there lighthouses on the Washington coast of the Strait of Juan de Fuca as well?

**Ms. Steele:** Yes, but Washington State has no staffed lighthouses. If I recollect correctly, approximately three years ago, they de-staffed the last lighthouse in Washington State.

soulevées. Je ne connais tout simplement personne qui a des preuves indiquant vraiment que des risques existent. Il y a des histoires, des points de vue, mais je ne suis pas certain qu'il existe des preuves tangibles. Les membres du comité pourront déterminer si le public a changé d'avis lorsqu'ils rencontreront des gens.

Des inquiétudes légitimes ont été exprimées sur des considérations patrimoniales. Je crois qu'il y a un système qui s'occupe de ses considérations patrimoniales, ce qui n'existait pas à l'époque, et j'ose espérer que cela aidera la situation.

J'ose espérer que les gens feraient maintenant davantage confiance à certaines technologies et à la fiabilité de ces technologies. Toutefois, au-delà de cela, il est difficile pour moi d'évaluer la situation. J'ai l'impression, en regardant en arrière — et comme je ne faisais pas partie de la Garde côtière à l'époque, je ne l'ai pas vécu personnellement — que nous n'étions pas capables de convaincre les gens de ce que montraient les faits au Canada et dans d'autres pays.

Concernant l'utilisation des ressources, c'est l'une des principales raisons qui m'a porté à vouloir recommencer le processus de retrait du personnel l'an dernier. Je savais que la question demeurerait controversée, mais j'ai pensé que c'était important parce que des gens de certaines parties de la Colombie-Britannique nous demandent, par exemple, d'améliorer les aides à la navigation dans le coin de Prince Rupert et de Kitimat.

Nous sommes confrontés à des difficultés en Arctique, comme vous l'avez mentionné, et j'espérais entamer le retrait de personnel et la réaffectation de certaines des ressources pour certaines de ces priorités.

**Le sénateur Raine :** J'ai remarqué que dans l'ensemble des îles de la Reine-Charlotte, il n'existe qu'un seul phare. Cela m'a surpris. C'est une grande région. J'aurais pensé qu'il y aurait quelque chose sur la pointe sud.

**Mme Steele :** Comme nous l'avons dit plus tôt, le système d'aides à la navigation est conçu pour les endroits où il y a de la circulation et où il existe des risques. Il y a d'autres types d'aides à la navigation autour des îles de la Reine-Charlotte. Cependant, en ce qui concerne les phares, nous n'en avons qu'un sur Langara Island.

**M. Da Pont :** Si vous regardez la deuxième diapositive de ma présentation, la carte du Canada où il y a des points rouges, vous constaterez que nous avons beaucoup plus d'aides à la navigation : il n'y a pas que les phares. Vous constaterez aussi qu'il y a un nombre assez élevé d'aides à la navigation autour des îles de la Reine-Charlotte, mais il se trouve que ce ne sont pas des phares.

**Le sénateur Raine :** Le détroit de Juan de Fuca est manifestement l'une des voies maritimes les plus achalandées au pays, et tous les phares sont automatisés, à l'exception d'un seul, ce qui indique que cela fonctionne.

Y a-t-il aussi des phares le long de la côte du détroit de Juan de Fuca du côté de l'État de Washington?

**Mme Steele :** Oui, mais l'État de Washington n'a pas de phares dotés de personnel. Si je me souviens bien, le dernier phare de l'État de Washington a été automatisé il y a environ trois ans.

**Senator Raine:** Ms. Steele, will you be available to give us information as we go into B.C. so that we are well prepared and that we do not walk into a hornet's nest? I have this feeling that we have a battle to go into on this. I am convinced that we should be moving in this direction. It does not make sense to spend money if it is not necessary, but, not being familiar with the issue, I am a bit nervous about it.

**Ms. Steele:** I am available to provide you with all the information that I can get for B.C., and I will be working with my counterpart to provide the information for Newfoundland also.

**The Chair:** I want to remind senators that we need to go over our budget tonight after we are through here. I do not want to restrict anyone, but if we can make our questions and answers succinct, perhaps we can accomplish our business.

**Senator Watt:** Thank you for your presentation. I will try to keep my questions to the point.

In answer to a question by my colleague, I believe you said that the lightkeepers are not integrated into SAR issues. However, they must participate in some form if they discover a vessel that might be in trouble in the ocean. Can you elaborate?

You said that you do not need the workforce at the site to be able to do the actual physical work. You also mentioned that from time to time lightkeepers do help; that is, depending on whether or not recreational activities are taking place within the surrounding areas and someone is in trouble. That is one area that will be missing if that workforce is removed.

The minister has also said that the East Coast and West Coast provinces are uniquely situated and facing exceptional challenges. What are those exceptional challenges?

**Mr. Da Pont:** Thank you for those questions. Again, I will try to be brief.

On the role of lightkeepers in search and rescue, as I indicated, they certainly have been involved from time to time. They have been involved in the same way as a vessel of opportunity would be involved. The tasking for SAR is done by the Joint Rescue Coordination Centre, JRCC. There is one on the West Coast, one on the East Coast, and one in Central Canada. They are run jointly by the Canadian Coast Guard and National Defence, DND; they task who responds to those emergencies.

We have gone through the lightkeepers' logbooks and tried to document their involvement in SAR over the years, where they have been tasked to do anything, and what involvement they have had. We will provide the committee with that information because there certainly are some cases. We have difficulty assessing from the logbooks how serious the incidents were because in a search and rescue, you would be tasked whether a life was in danger or someone had run out of gas. There is a real variation of what the

**Le sénateur Raine :** Madame Steele, seriez-vous disposée à nous fournir des renseignements pour que nous soyons bien préparés et que nous ne nous retrouvions pas dans une position intenable, lorsque nous nous rendrons en Colombie-Britannique? J'ai le sentiment que nous devrons livrer une dure bataille à ce sujet. Je suis convaincu que nous devrions aller dans cette direction. Il est insensé de dépenser de l'argent si ce n'est pas nécessaire, mais puisque je ne connais pas très bien la situation, je suis un peu nerveux.

**Mme Steele :** Je suis disposée à vous fournir tous les renseignements que je peux recueillir pour la Colombie-Britannique, et je vais travailler avec mon collègue pour vous fournir également les renseignements sur Terre-Neuve.

**Le président :** Je voudrais rappeler aux sénateurs que nous devons nous occuper du budget une fois que nous aurons terminé ceci. Je ne veux pas limiter qui que ce soit, mais si nous pouvons nous en tenir à des questions et des réponses courtes, nous pourrions sûrement accomplir notre travail.

**Le sénateur Watt :** Merci pour votre présentation. Je vais essayer de poser des questions qui vont droit au but.

Je crois que vous avez dit, en réponse à une question de mon collègue, que les gardiens de phare ne faisaient pas partie des opérations de recherche et sauvetage. Cependant, ils doivent participer d'une façon ou d'une autre s'ils découvrent un navire qui pourrait être en difficulté sur l'océan. Pouvez-vous fournir des précisions?

Vous avez dit qu'il n'est pas nécessaire que du personnel soit sur place pour faire l'ouvrage. Vous avez aussi dit qu'à l'occasion, les gardiens de phare apportent leur aide, s'il y a ou non des activités récréatives dans les environs et que quelqu'un est en difficulté. C'est là quelque chose qui manquera si nous retirons ce personnel.

Le ministre a également dit que les provinces de la côte est et de la côte ouest occupent une position géographique particulière et font face à des difficultés exceptionnelles. En quoi consistent-elles?

**M. Da Pont :** Merci pour ces questions. Encore une fois, je vais essayer d'être bref.

Concernant le rôle que jouent les gardiens de phare en recherche et sauvetage, comme je l'ai indiqué, il ne fait aucun doute qu'ils ont été appelés à participer de temps à autre. Ils participent au même titre qu'un navire de passage. Le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage, le CCCOS, est responsable de l'attribution des tâches. Il y en a un sur la côte ouest, un sur la côte est et un dans le centre du Canada. Ils sont pris en charge conjointement par la Garde côtière canadienne et la Défense nationale, le MDN. Ce sont eux qui déterminent qui intervient en cas d'urgence.

Nous avons examiné les journaux de bord des gardiens de phare et nous avons essayé de documenter leur participation aux opérations de recherche et sauvetage au fil du temps en consignait les cas où on leur avait attribué des tâches et la nature de leur intervention. Nous allons fournir ces renseignements au comité, parce qu'il y a des cas, en effet. Nous avons de la difficulté à juger de la gravité des incidents à partir des journaux de bord, parce qu'en recherche et sauvetage, on vous assignerait une



response can be. Often, the logbooks do not show the precise nature of the incident. However, we can give you a pretty clear idea of the overall number of times lightkeepers have been involved and tasked, and we will provide that.

With respect to exceptional challenges, the minister was referring to what I was referring to a few minutes ago in response to another question, namely, some of the unique geography in British Columbia and Newfoundland and Labrador, which can be a little more challenging than many other parts of the country.

**Senator Watt:** You also mentioned the reallocation. I believe you mentioned the North at some point and that you will have to start focusing on identifying their needs. Has your department, both the Coast Guard and you as the commissioner, undertaken a study to get the general information about a potential site in the North, taking into account not only the Northwest Passage that we must be concerned with but also the whole Arctic? Has your department begun to identify areas where the facilities need to be put in place?

**Mr. Da Pont:** We have begun some work with our colleagues in National Defence to do more analysis and thinking on the delivery of search and rescue in the North, which is obviously quite challenging given the geography, the spaces and the fact that many significant aspects have to be supported from south of 60. We have a strong presence there, as one of the senators mentioned. Most seasons, we have at least seven Coast Guard vessels scattered throughout the Arctic. The reality is that the geography is so large that much of the response must be by air. Unless we were close with one of our vessels to where an accident took place, it would take us potentially days to reach a site given the size of the North and the area to be covered.

We have started some work with DND to assess that and to see how we can improve services against the demonstrated needs. Our expectation is that over time, as vessel traffic increases in the Arctic — and we are seeing increases already — we likely will have more incidents where we have to respond. The recent case, a week or so ago, of the individual who was on his way to the North Pole and got into difficulty is a good example of where we may have more of these types of cases.

**Senator MacDonald:** When Minister Shea was speaking to us last week, she mentioned additional services taken on by lightkeepers, both formal and informal. She said that that was the only outstanding issue left in de-staffing lighthouses.

What are the formal and informal issues? Are any considered essential services by CCG?

tâche peu importe si une vie était menacée ou si quelqu'un était en panne d'essence. Souvent, les journaux de bord n'indiquent pas la nature précise de l'incident. La nature des interventions varie vraiment. Cependant, nous pouvons vous donner une idée assez précise du nombre de fois où les gardiens de phare ont participé et se sont vus assigner des tâches, et nous vous fournirons ces chiffres.

En ce qui concerne les difficultés exceptionnelles, le ministre faisait référence à ce dont j'ai parlé il y a quelques minutes en réponse à une autre question, notamment, certaines des caractéristiques géographiques propres à la Colombie-Britannique et à Terre-Neuve-et-Labrador, qui peuvent présenter des difficultés un peu plus grandes que dans bien d'autres parties du pays.

**Le sénateur Watt :** Vous avez aussi parlé de la réaffectation. Je crois qu'à un certain moment, vous avez parlé du Nord et du fait que vous devrez commencer à vous concentrer sur la définition de leurs besoins. Votre organisme — tant la Garde côtière que vous, à titre de commissaire — a-t-il entrepris une étude dans le but de recueillir des renseignements généraux au sujet d'un site potentiel dans le Nord, tout en tenant compte du fait que cela ne concerne pas seulement le passage du Nord-Ouest, mais aussi l'ensemble de l'Arctique? Votre organisme a-t-il commencé à déterminer les régions où les installations devront être mises en place?

**M. Da Pont :** Nous avons commencé à travailler, avec nos collègues de la Défense nationale, à faire davantage d'analyse et de réflexion sur la prestation des services de recherche et sauvetage dans le Nord, ce qui est manifestement assez difficile, compte tenu de la géographie, de l'étendue et du fait que l'appui à de nombreux aspects importants doit venir du sud du 60<sup>e</sup> parallèle. Nous avons une présence forte dans le Nord, comme l'a souligné un des sénateurs. Presque toute l'année, nous avons au moins sept navires de la Garde côtière dispersés dans l'Arctique. En réalité, les interventions doivent surtout être faites par la voie des airs en raison de l'étendue du territoire. À moins qu'un de nos navires soit à proximité du lieu d'un accident, il nous faudrait des jours pour nous rendre sur les lieux en raison de l'étendue de la région et du territoire à couvrir.

En collaboration avec le MDN, nous avons commencé à évaluer cela pour voir de quelle façon nous pouvons améliorer les services, en fonction des besoins. Nous nous attendons à ce qu'au fil du temps, au fur et à mesure que le trafic maritime dans l'Arctique augmentera — et nous voyons déjà une augmentation — nous aurons à intervenir dans un plus grand nombre d'incidents. Le cas le plus récent, qui s'est produit il y a environ une semaine, est celui d'une personne qui se rendait au pôle Nord et qui a connu des difficultés; c'est un bon exemple d'endroit où nous pourrions rencontrer plus de cas de ce genre.

**Le sénateur MacDonald :** La semaine dernière, quand la ministre Shea est venue témoigner devant le comité, elle a parlé des tâches supplémentaires que les gardiens de phare assument tant de façon officielle qu'officieuse. Elle a dit que c'était la seule question qui faisait encore obstacle au retrait du personnel.

Quelles sont les tâches officielles et officieuses? La GCC considère-t-elle certaines de ces tâches comme des services essentiels?

**Mr. Da Pont:** None is considered an essential service by CCG for our mandate. The formal ones would be, as mentioned earlier, instances where the lightkeepers may receive some remuneration from another government department for providing that particular service. To the best of our knowledge, a few of those are in relation to Environment Canada.

We think the informal ones are the bulk of the activity.

**Senator MacDonald:** What would they include?

**Mr. Da Pont:** They would include provision of various types of weather and wind and other information. In some cases, some of the lightkeepers receive some remuneration for that; in others, they do not.

On slide 13, we have listed some of the other services that we are aware of that some lightkeepers do, such as water sampling, gauge monitoring and marine mammal observations.

To the best of our knowledge, it is varied.

**Senator MacDonald:** It sounds subjective.

**Mr. Da Pont:** They provide assistance to hikers from time to time. They do a wide range of additional activities.

**Senator MacDonald:** To go in a different direction here, CCG was under Transport Canada, I believe, until 1994-95. Then it went to Fisheries and Oceans Canada, DFO. Now it is to be returned to Transport Canada

**Mr. Da Pont:** Not that I am aware.

**Senator MacDonald:** Does Transport Canada have any mandate with respect to lighthouses and the lightkeepers?

**Mr. Da Pont:** Only in the sense that it is the regulator and has broad responsibilities for regulations around navigation systems.

**Senator MacDonald:** Would they take any position about the de-staffing of lighthouses?

**Mr. Da Pont:** I would not think so, but that is something they would have to speak on for themselves. However, Transport Canada would be the entity that regulates what type of navigation equipment vessels need to have on board. They have an important regulatory role in the navigation system, but we are the primary delivery.

**Senator MacDonald:** For those lighthouses that are still staffed, who pays all the upkeep for the lightkeeper's home, the utilities, power, rent and so on?

**M. Da Pont :** Aucune de ces tâches n'est considérée comme un service essentiel dans le cadre du mandat de la GCC. Comme je l'ai dit plus tôt, les tâches officielles seraient des cas où les gardiens de phare pourraient être rémunérés par un autre ministère pour la prestation de ce service en particulier. À notre connaissance, certaines de ces tâches sont liées à Environnement Canada.

Nous pensons que les tâches officieuses représentent la majorité des tâches.

**Le sénateur MacDonald :** Et quelles seraient ces tâches?

**M. Da Pont :** Il s'agirait de la prestation de services variés concernant l'information météorologique, les vents et d'autres renseignements. Parfois, certains gardiens de phare sont rémunérés, parfois ils ne le sont pas.

Sur la diapositive 13, nous avons dressé une liste des autres services offerts par les gardiens de phare dont nous sommes au courant, tels que l'échantillonnage d'eau, la surveillance des gaz à effet de serre et des indices de tsunami et l'observation de la faune marine.

À notre connaissance, c'est varié.

**Le sénateur MacDonald :** Cela semble subjectif.

**M. Da Pont :** De temps à autre, ils offrent de l'aide aux randonneurs. Ils offrent toute une gamme de services supplémentaires.

**Le sénateur MacDonald :** Dans un autre ordre d'idées, la GCC relevait du ministère des Transports jusqu'en 1994-1995, je crois. Depuis, elle relève du ministère des Pêches et des Océans, le MPO. Maintenant, elle doit retourner sous la responsabilité du ministère des Transports.

**M. Da Pont :** Pas à ma connaissance.

**Le sénateur MacDonald :** Le ministère des Transports a-t-il un mandat en ce qui concerne les phares et les gardiens de phare?

**M. Da Pont :** Seulement en ce sens qu'il est l'organisme de réglementation et qu'il assume de grandes responsabilités en matière de réglementation des systèmes de navigation.

**Le sénateur MacDonald :** Va-t-il prendre position sur la question de l'automatisation des phares?

**M. Da Pont :** Je ne penserais pas, mais c'est quelque chose que seul le ministère pourrait dire. Cependant, le ministère des Transports serait l'organisme responsable de la réglementation du matériel de navigation que les navires doivent avoir à bord. En ce qui concerne le système de navigation, le ministère joue un rôle de réglementation important, mais nous sommes le principal prestataire de services.

**Le sénateur MacDonald :** Concernant les phares qui sont toujours dotés en personnel, qui paie les frais d'entretien du domicile du gardien de phare, les services publics, l'électricité, le loyer, et cetera?



**Mr. Browne:** In my case, it is easy because we do not have any family sites. Our last one was decommissioned about four or five years. It was Powles Head, and Senator Manning may know its location. We do not have any families other than at the remote sites. All the utilities are provided there. It is diesel power.

**The Chair:** What is the average annual salary of lightkeepers?

**Mr. Browne:** It is around \$45,000, I think, give or take.

**Ms. Steele:** It depends on the classification.

**The Chair:** What is the average?

**Ms. Steele:** In the range of \$40,000 to \$45,000.

**Senator Poirier:** Do you have any family sites on the B.C. coast? If it is their home, are the lightkeepers there paid the same as other lightkeepers? If so, does that mean they do not have to pay rent or utilities?

Most Canadians are either paying rent or a mortgage, or have already paid it off. If this is their home, what cost is that to them, and are their salaries equivalent to anyone else, or do they live there free?

**Ms. Steele:** On the Pacific coast, three of the 27 light stations have families, with children.

The houses are maintained by CCG or DFO — by our colleagues in real property — and heat and light is paid for by CCG. They are required to provide their own food and supplies.

**Senator Poirier:** Are they paid the same salary?

**Ms. Steele:** The lightkeepers are paid against the classification, and that is what sets the salary.

**Senator Poirier:** They get room and board, then.

**Ms. Steele:** They do not get board.

**Senator Poirier:** This concerns another branch of government, so maybe you cannot answer my next question. National parks in certain communities own a certain number of homes for employees who are living there. If the home is owned by the national parks or by the Government of Canada, would the park employees pay rent in these homes?

**Mr. Da Pont:** We could not say with confidence exactly what policies Parks Canada has. Many of these considerations are worked out as part of collective agreements, contracts and the union management agreements that are negotiated from time to time. How we deal with the lightkeepers on these issues is part of their collective bargaining agreement. I would assume that whatever provisions are in similar agreements, such as for Parks Canada staff, would determine that. I do not know if they are comparable.

**The Chair:** That brings us to the end of our questioning.

**M. Browne :** Dans mon cas, c'est facile, parce que nous n'avons pas de site pour les familles. Notre dernier a été mis hors service il y a quatre ou cinq ans. C'était le site de Powles Head, et le sénateur Manning sait peut-être où il est situé. Il n'y a pas de famille ailleurs que dans les endroits isolés. Tous les services publics sont fournis. Cela fonctionne au diésel.

**Le président :** Quel est le salaire annuel moyen des gardiens de phare?

**M. Browne :** Il est d'environ 45 000 \$, je crois, plus ou moins.

**Mme Steele :** Cela dépend de la classification.

**Le président :** Quelle est la moyenne?

**Mme Steele :** Entre 40 000 et 45 000 \$.

**Le sénateur Poirier :** Y a-t-il des sites pour les familles sur la côte de la Colombie-Britannique? S'il s'agit de leur domicile, les gardiens de phare ont-ils le même salaire que les autres gardiens de phare? Si oui, cela signifie-t-il qu'ils n'ont pas à payer le loyer ou les services publics?

La plupart des Canadiens paient un loyer ou remboursent un prêt hypothécaire, ou ont fini de le rembourser. S'il s'agit de leur domicile, combien leur en coûte-t-il? Leur salaire est-il équivalent à celui des autres, ou vivent-ils là sans frais?

**Mme Steele :** Sur la côte du Pacifique, il y a des familles avec enfants à trois des 27 stations.

Les maisons sont entretenues par la GCC ou par le MPO — par nos collègues des biens immobiliers — et le chauffage et l'électricité sont payés par la GCC. Les familles doivent payer leur nourriture et leur approvisionnement.

**Le sénateur Poirier :** Reçoivent-ils le même salaire?

**Mme Steele :** Les gardiens de phare sont payés en fonction de leur classification, et c'est cela qui détermine leur salaire.

**Le sénateur Poirier :** On leur fournit donc logement et repas.

**Mme Steele :** On ne leur fournit pas les repas.

**Le sénateur Poirier :** Ceci concerne un autre organe du gouvernement; il est donc possible que vous ne puissiez pas répondre à ma prochaine question. Les parcs nationaux de certaines collectivités sont propriétaires d'un certain nombre de maisons pour les employés qui habitent sur les lieux. Si la maison est la propriété des parcs nationaux ou du gouvernement du Canada, les employés paieraient-ils un loyer?

**M. Da Pont :** Nous ne pourrions pas dire avec certitude quelles sont les politiques de Parcs Canada. De temps en temps, bon nombre de ces considérations font l'objet de négociations dans le cadre de conventions collectives, de contrats et d'ententes entre employeurs et travailleurs. De notre côté, nous traitons de ces questions avec les gardiens de phare dans le cadre de leur convention collective. Je suppose que c'est déterminé par les dispositions, quelles qu'elles soient, qui sont prévues dans des ententes semblables, comme celle des employés de Parcs Canada. Je ne sais pas si on peut les comparer.

**Le président :** Cela met fin à notre série de questions.

Senators, we will continue with our study of the Canadian Coast Guard next week, although at some point, we will have to deal with our fisheries report. As agreed, those people who went to the Arctic will meet this week and go over the fisheries report and present it to you. We will be doing that next week.

In the meantime, I want to thank all of you for being here and for being full and frank in your answers.

We welcome Susan Steele to the committee. You have to let us know whether you like coffee, tea or orange juice so that we can provide the goodies. Thank you very much for being here.

Honourable senators, we will go in camera and deal with our budget. It will not take too long, I hope.

(The committee continued in camera.)

Mesdames et messieurs les sénateurs, nous allons poursuivre notre étude de la Garde côtière canadienne la semaine prochaine, bien qu'à un certain moment, nous devrons nous occuper de notre rapport sur les pêches. Comme convenu, les personnes qui sont allées en Arctique vont se réunir cette semaine pour examiner leur rapport sur les pêches, puis vous le présenteront. Nous allons faire cela la semaine prochaine.

Entre-temps, je voudrais tous vous remercier d'être venus ici aujourd'hui et de nous avoir donné des réponses complètes et franches.

Nous souhaitons la bienvenue à Susan Steele, au comité. Vous devez nous faire savoir si vous préférez le café, le thé ou le jus d'orange pour que nous puissions fournir une collation. Merci beaucoup d'être ici.

Honorables sénateurs, nous allons poursuivre à huis clos et nous occuper de notre budget. Cela ne prendra pas trop de temps, j'espère.

(Le comité poursuit ses travaux à huis clos.)



Senate



CANADA

Sénat

# CONTROLLING CANADA'S ARCTIC WATERS: ROLE OF THE CANADIAN COAST GUARD

Report of the Standing Senate  
Committee on Fisheries and Oceans

The Honourable Bill Rompkey, P.C., Chair  
The Honourable Dennis Glen Patterson, Deputy Chair

April 2010  
(first published in December 2009)





THURSDAY, April 15, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans has the honour to table its

**SECOND REPORT**

Your Committee, which was authorized by the Senate on Thursday, March 25, 2010 to examine and to report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans, herewith tables its report entitled: *Controlling Canada's Arctic Waters: Role of the Canadian Coast Guard*.

Respectfully submitted,

**BILL ROMPKEY**  
*Chair of the Committee*

## MEMBERSHIP

The Honourable Bill Rompkey, P.C., *Chair*

The Honourable Dennis Glen Patterson, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Ethel M. Cochrane

Roméo Dallaire

Elizabeth Hubley

Michael L. MacDonald

Fabian Manning

Nancy Ruth

Rose-May Poirier

Vivienne Poy

Nancy Greene Raine

Charlie Watt

*Ex-officio members of the committee:*

The Honourable Senators

James Cowan (or Claudette Tardif)

Marjory LeBreton, P.C. (or Gerald J. Comeau)

*Other Senators who has participated on this study:*

The Honourable Senators Adams, Brown, Champagne, P.C., Cook, Cowan, Downe, Greene, Johnson, Munson and Robichaud, P.C.

*Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament:*

Claude Emery, Analyst

*Senate Committees Directorate:*

Danielle Labonté, Clerk of the Committee

Louise Archambeault, Administrative Assistant

*Consultant:*

Dr. Rob Huebert, Professor of Political Science and Associate Director of the Centre for Military and Strategic Studies at the University of Calgary



## ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, March 25, 2010

The Honourable Senator Rompkey, P.C. moved, seconded by the Honourable Senator Fraser:

That the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans be authorized to examine and to report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans;

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the First Session of the Thirty-ninth Parliament be referred to the committee; and

That the committee report from time to time to the Senate but no later than June 30, 2011, and that the Committee retain all powers necessary to publicize its findings until December 31, 2011.

The question being put on the motion, it was adopted.

Gary W. O'Brien

*Clerk of the Senate*





**CONTROLLING CANADA'S ARCTIC WATERS:  
ROLE OF THE CANADIAN COAST GUARD**

**THE STANDING SENATE COMMITTEE  
ON FISHERIES AND OCEANS**





## CONTENTS

	Page
ACRONYMS.....	i
LIST OF RECOMMENDATIONS .....	iii
PREFACE .....	v
FOREWORD .....	vii
BACKDROP.....	1
A. Receding Ice, Increased Vessel Activity.....	1
B. Geopolitical Developments .....	5
C. Canada's Northern Strategy .....	9
D. Integrated Approaches .....	11
SOVEREIGNTY-RELATED MATTERS .....	14
A. The Northwest Passage .....	15
B. Vessel Reporting Requirements .....	18
C. Monitoring and Control.....	21
1. The RCMP .....	22
2. The Canadian Rangers .....	23
3. Overflights .....	24
4. New Technology .....	24
5. Planned Arctic/Offshore Patrol Ships .....	25
6. Coast Guard Icebreakers and Marine Communications and Traffic Services.....	26
7. Marine Security Operations Centres .....	27
D. Conclusion and Recommendations .....	27
OPERATIONAL/DOMESTIC MATTERS .....	32
A. Current Role and Operations.....	32

B. Vessel Activity in the Western Arctic.....	35
C. Icebreaking .....	37
D. Environmental Response.....	40
E. Search and Rescue .....	42
F. Canada–US Cooperation .....	45
G. Political Support, Future Role.....	47
H. Conclusion and Recommendations.....	49

## APPENDICES

1. ....Northern Strategy Commitments .....	52
2. ....Government of Canada Response to the Report of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans: <i>Rising to the Arctic Challenge: Report on the Canadian Coast Guard</i> .....	55
3. ....The 1988 Canada–US Agreement on Arctic Cooperation.....	70
4. ....Reporting Requirements: Answers to Questions, DFAIT, 9 November 2009 .....	72

WITNESS LIST.....	74
-------------------	----



## ACRONYMS

- AMSA – Arctic Marine Shipping Assessment
- AOPS – Arctic/Offshore Patrol Ship
- ASWG – Arctic Security Working Group
- AWPPA – Arctic Waters Pollution Prevention Act*
- CBSA – Canada Border Services Agency
- CCG – Canadian Coast Guard
- CCGA – Canadian Coast Guard Auxiliary
- CCGS – Canadian Coast Guard Ship
- CF – Canadian Forces
- CRPG – Canadian Ranger Patrol Group
- DFAIT – Department of Foreign Affairs and International Trade
- DFO – Department of Fisheries and Oceans
- ECAREG – Eastern Canada Vessel Traffic Services Zone
- EEZ – Exclusive Economic Zone
- EU – European Union
- ICC – Inuit Circumpolar Council
- IMO – International Maritime Organization
- JCP – Canada-United States Joint Marine Pollution Contingency Plan
- JRCC – Joint Rescue Coordination Centre
- JTFN – Joint Task Force (North)
- LOS – Law of the Sea
- LRIT – Long Range Identification and Tracking

MCTS – Marine Communications and Traffic Services

MGP – Mackenzie Gas Project

MSOC – Marine Security Operations Centres

NORDREG – Arctic Canada Traffic System

NSF – (US) National Science Foundation

NTCL – Northern Transportation Company Limited

SAR – Search and Rescue

SCOFO – Senate Committee on Fisheries and Oceans

SOLAS – Safety of Life at Sea

USCG – US Coast Guard

VTs OFFSHORE – Western Canada Vessel Traffic Services Zones



## **LIST OF RECOMMENDATIONS**

### **Recommendation 1:**

**The Committee recommends that all foreign vessels that enter Canada's Arctic waters be required to report to NORDREG, regardless of vessel size or tonnage.**

### **Recommendation 2:**

**The Committee recommends that, as a precautionary measure at least in the interim period before the new naval Arctic/Offshore Patrol Ships (AOPS) are built and deployed, the Government of Canada:**

- a) arm Canada's Coast Guard icebreakers with deck weaponry capable of giving firm notice, if necessary, to unauthorized foreign vessels for use in the Northwest Passage; and**
- b) provide on-board personnel from appropriate government agencies that have the authority to enforce Canadian domestic laws with small arms.**

### **Recommendation 3:**

**The Committee recommends that the Government of Canada proactively engage the United States in bilateral discussions to resolve their dispute over the Northwest Passage.**

### **Recommendation 4:**

**The Committee recommends that a Cabinet committee on Arctic affairs, chaired by the Prime Minister and comprising the Ministers of Indian and Northern Affairs, Fisheries and Oceans, National Defence, Environment Canada, Natural Resources, Foreign Affairs and International Trade, and Transport Canada, be created to further develop national Arctic policy, in cooperation with the three territorial governments, and to ensure that attention to northern issues and Arctic policy is maintained.**

### **Recommendation 5:**

**The Committee recommends that until the CP-140 Auroras are replaced by new patrol aircraft in 2020, the Government of Canada consider expanding maritime air surveillance in Canada's North either by increasing Canadian Forces capability or contracting specially equipped aircraft from the private sector.**

**Recommendation 6:**

The Committee recommends that the “Arctic Vision” include the notion of the Coast Guard, along with the Canadian Forces, having a year-round northern operation administered in the North to demonstrate that Canada is serious about protecting Canadian interests and the interests of Canada’s northern residents.

**Recommendation 7:**

The Committee recommends that Canada develop a long-term plan and provide the funding necessary for the acquisition of a suitable number of new multi-purpose polar icebreakers capable of operating year-round in its Arctic Archipelago and on the continental shelf.

**Recommendation 8:**

The Committee recommends that the Canadian Coast Guard identify areas in the Arctic at high risk of a major cargo or oil spill, assess current response capabilities, and communicate the results of the assessment to Canada’s northern communities. The Government of Canada should provide funding to train northern residents in the use of oil spill containment equipment for oil spills close to shore.

**Recommendation 9:**

The Committee recommends that additional federal funding be provided to the Canadian Coast Guard Auxiliary for the purchase of tangible assets directly related to the provision of search and rescue services.



## PREFACE

### THE VOYAGE OF THE *BERSERK II*

Excerpt from: *Proceedings of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans*,  
5 November 2009

*The Berserk II had pulled into Halifax Harbour on June 22, 2007, after spending some time in New York City. At that time, one Norwegian crew member was determined to be inadmissible to Canada based on his membership in a criminal organization. Another Norwegian crew member withdrew his application to enter Canada after it was determined that he would not be permitted to enter based on his previous convictions outside Canada for drug smuggling and assaulting a police officer.*

*The ship left Halifax for Newfoundland where it took on a Norwegian crew member before continuing to Greenland. Once in Hvalsey, Greenland, the Berserk II took on two new crew members, one being an American citizen. It was later determined that he had an extensive criminal history and that he was inadmissible to Canada. The second crew member that boarded in Greenland was the Norwegian national with the criminal conviction who had been permitted previously at Halifax to withdraw his application to enter Canada. Although he had returned to Norway on June 28, 2007, he later flew to Hvalsey, Greenland, to re-board the vessel. The Berserk II left Greenland and proceeded to enter Canadian waters.*

*The Berserk II landed at Gjoa Haven, Nunavut on August 22 and failed to contact the Canada Border Services Agency or the RCMP. The RCMP has the delegated authority to enforce the Immigration and Refugee Protection Act as well as the Customs Act in the North where there is no Canada Border Services Agency presence. The captain of the Berserk II told the Gjoa Haven RCMP detachment that he thought it was unnecessary to report to the Canada Border Services Agency or the RCMP claiming that he had not left Canadian waters.*

*The Berserk II left Gjoa Haven for Cambridge Bay before information relating to the criminality of the crewmembers was known. It was, therefore, before the Royal Canadian Mounted Police was able to take action. The Gjoa Haven RCMP alerted the Cambridge Bay RCMP detachment to meet the Berserk II when it arrived there.*

*Prior to docking in Cambridge Bay, the captain gave the two crewmembers firearms and put them ashore outside of town. This was considered an attempt by the captain of the Berserk II to shield their presence on the vessel from Canadian law enforcement, having full knowledge that their criminality would make them inadmissible to Canada.*

*On August 24, Cambridge Bay RCMP took the remaining crewmembers into custody while docking. On August 29, after five days at large, the two armed crew members were arrested and detained by Cambridge Bay RCMP.*

*Ultimately, all five were removed from Canada three of the crew under deportation order relating to their criminality, and two under exclusion orders for failing to report to the CBSA under the Immigration and Refugee Protection Act. Charges for failing to report to the Canada Border Services Agency upon entry to Canada under the Immigration and Refugee Protection Act were withdrawn in return for their immediate departure to their countries of origin.*

Source: Philip Whitehorne, Chief of Operations, Inland Enforcement Section, Intelligence and Enforcement Division, Northern Ontario Region, Canada Border Services Agency, *Proceedings of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans*, 5 November 2009.



## FOREWORD

The preface to this report tells how a foreign vessel, previously banished from Canada and with criminals among the crew, sailed undisturbed into the heart of Canada's Northwest Passage. Authorities noticed her only after she landed in Inuit communities. The *Berserk II* was a small vessel, but it raises a large question: how well does Canada control its Arctic waters?

No one contests our sovereignty over the Arctic lands, and an orderly scientific process under the Law of the Sea will establish the extent of our continental shelf. But what about marine sovereignty and the control of shipping?

The Arctic is growing in strategic and economic importance. It holds vast, untapped natural resources. Economic development will bring more shipping. So will the gradual thawing create shorter northern routes between Asia, Europe, and North America.

Meanwhile, all other Arctic states have moved to improve their presence and military capabilities in the region. Russia has been particularly assertive. And a number of non-Arctic countries are showing increasing interest in the circumpolar region.

Canada's position is that the Northwest Passage is internal waters and that sovereignty applies there as on land. We maintain that we can unilaterally pass laws and regulations to protect Canadian interests and benefit northern residents – the Inuit in particular. For countless generations, these first inhabitants have lived and worked on the land, the water, and the ice. Indeed, they are the primary proof that our Arctic waters are Canadian. Canada needs to retain full control over its Arctic waters to protect the exceptionally fragile coastal and marine environment for those who live from it.

Some nations contest our sovereignty over the Northwest Passage. We need to demonstrate our capability to monitor and our strength to enforce. We need a strong overall system of administration working with and for Arctic residents.

The government in recent years has paid increasing attention to the Arctic in thought and substance. Initiatives include a new polar icebreaker for the Canadian Coast Guard (CCG), additional funds for important research, and increasing the presence of the Canadian Forces in the North.

But major gaps remain, as this report – based on expert testimony and first-hand visits to the Arctic – will show. Canada’s presence in the Arctic needs to be enhanced in terms of ships, personnel, administration offices, surveillance, shipping regulations, search and rescue, and oil spill remediation.

Such enhancement requires strengthening the Canadian Coast Guard, our main marine presence in the North. As a special operating agency under the Department of Fisheries and Oceans, the CCG provides marine safety and environmental protection services as well as essential at-sea support to other federal government departments and agencies. It should, in future, serve as a major component of our Arctic security system.

The Coast Guard already gives Canada most of its northern “marine domain awareness” – that is, the big picture of what’s on the water. But, as the voyage of the *Berserk II* suggests, our big picture is far too small. We need to know what ships are in our waters, force them to report to Canadian authorities, and track their passage.

Air surveillance of the marine domain remains severely limited. Besides CCG shipboard helicopters during the navigation season, bits of information come from the National Aerial Surveillance Program using Dash 7s from the south during the shipping season. There are also Twin Otters in Yellowknife, Aurora over-flights from time to time, and sporadic Transport flights. RADARSAT-2 may be useful in future, but at the moment satellites are dedicated to ice reconnaissance rather than shipping. Looking at Arctic waters from the satellite was described to the Committee as looking through the end of a straw.

Overall, the marine picture is poor. The East Coast and West Coasts of Canada have dedicated fisheries surveillance aircraft, provided through a contract with a private company. The Arctic coast has no such dedicated surveillance aircraft. Who’s there? We don’t really know. Who is transiting the Northwest Passage? We’re not sure. We need better marine monitoring, with the Coast Guard in the lead.

Of course, if there were adequate surveillance capabilities in the Arctic, there still would not be control. On the East Coast of Canada we know what ships are in our waters and we track them. On the West Coast of Canada we know what ships are in our waters and we track them. At present, vessel reporting on Canada’s Arctic Coast, however, is voluntary and not mandatory. Government officials have also confirmed that foreign vessels can transit the Northwest Passage – so long as they don’t land – with no obligation to report to any Canadian authority.



Canada does have a voluntary vessel-traffic system in the Arctic, known as NORDREG and run by the Canadian Coast Guard, which takes reports from foreign vessels and gives them information on ice routes and other matters. As recommended in our previous report, the government *intends to make* NORDREG compulsory *in 2010*.

As well, Canada passed legislation earlier this year to extend the geographic application of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* from 100 to 200 nautical miles. This will help combat the danger of marine pollution as commercial shipping expands.

But there are gaps in NORDREG's current reporting requirements, which the new regulations for 2010 will not address. Only large vessels will be required to report. Smaller ones (like the *Berserk II*) transiting without landing will not be required to do so. They will still be able to cross the Northwest Passage without requesting permission from or reporting to any Canadian authority, unless Canada changes the rules.

And what of enforcement? Arctic Offshore Patrol Vessels have been promised for the Navy, but the project has yet to be lifted off the drawing board. The earliest ships will appear only six years from now. Even then, these ships will only be ice-strengthened, not icebreakers. To work in heavy ice, they would need Coast Guard ships breaking a path for them. The patrol vessels will be unable to work a full Arctic season, and will lack adequate military combat capability.

For the next several years, and probably even after that, the Coast Guard should be the sharp end of our control of Arctic waters. They have the experience and the knowledge to add enforcement to their icebreaking, aids to navigation, hydrographic, and other duties that already require them to be in the Arctic. Clearly they would need to partner with the Royal Canadian Mounted Police, Customs and Border Services, and above all the Canadian Forces; these are all organizations that they have worked with successfully in the past. But the main platform for Canadian operations in the Arctic should be CCG ships armed as necessary.

Security in the Arctic comes not only from strength but from services. The Coast Guard's many roles include leadership against marine pollution. While the agency maintains caches of remediation equipment scattered throughout the Arctic, there are too few trained personnel to use it. Current measures are oriented to smaller spills; the Coast Guard's capacity to deal with major oil spills in the region is thus far untested.

Increased resource development, shipping, and tourism will also increase the risk of search and rescue (SAR) incidents. The Coast Guard leads marine SAR, and in this activity as in others, needs additional resources.

Although our Committee's report deals chiefly with the Coast Guard, I will take the liberty of mentioning the Department of National Defence (DND) from whom we had briefings in Yellowknife, Esquimalt and Ottawa. DND provides overall co-ordination of SAR, and plays a vital role in marine safety. Who responds to a sinking ship in the Arctic if there is no Coast Guard vessel or helicopter nearby? At present, helicopter support would have to come from private aircraft or from helicopters stationed in Trenton, Ontario, or Gander, Newfoundland and Labrador. The East Coast of Canada has dedicated helicopters and SAR technicians (SARTECHS). The West Coast has dedicated helicopters and SARTECHS. The Arctic Coast, Canada's third and longest coast, should have dedicated Canadian Forces helicopters and SARTECHS and an administrative centre. For surely, as traffic increases, there will be more incidents in the Arctic.

Search and rescue is a task the Inuit are well equipped by experience to handle. They know the sea, the ice and the land intimately. If the Rangers were provided with marine capabilities, as recommended in our previous report, and if they were given the proper gear and equipment and trained in its use, SAR could be enhanced immeasurably.

Our report views the Canadian Coast Guard as key to Arctic marine security. CCG ships that break ice, escort shipping, re-supply communities, provide aids to navigation, chart the channels, survey the continental shelf, carry fisheries and environmental researchers, and fight oil spills, are also the most visible and effective element of Canada's projection of sovereignty in the North. As challenges increase, Canada needs to provide the Coast Guard with adequate funding to do the job, whether in sovereignty or in services.

The evidence heard by the Committee suggests that the icebreaking fleet will be inadequate once shipping increases. Meanwhile, the vessels are rusting out. Only one replacement, the *John G. Diefenbaker*, has been promised; in reality, virtually all large CCG vessels will soon be past their best – before date. We need to start now.

Moreover, there should be dedicated administration offices in the Arctic. The CCG stations in Iqaluit and Inuvik report to Sarnia, Ontario. There are senior CCG administration offices on the west coast of Canada and on the East coast but none in the Arctic. Surely the administration of Arctic affairs for the Coast Guard should shift to the North.

Our Committee looked at US Coast Guard operations in Alaska, and were frequently reminded of the excellent co-operation between that agency and the Canadian Coast Guard. It is true that the two countries have different positions on the Alaska/Yukon maritime boundary and on the legal status of the Northwest Passage, which is Canada's internal waters. Yet the hallmark of our relationship, as in the economy, as in NORAD, as in NATO, as in various fishery-management commissions, is co-operation. The two countries know that working together on and off the continent we share is not an option but a necessity. And that understanding lies behind the Committee's recommendation that we pursue bilateral discussions on the Northwest Passage.

But for productive discussions, Canada will need to show that it has a presence, a robust presence, in the Arctic. We will need to show that we have taken action in a revitalized Coast Guard with adequate ships enforcing tight regulations, that we have taken action to provide adequate search and rescue, that we have taken action on hydrography and oil spill remediation and the whole array of marine services.

And we need to craft our Arctic policy with the Aboriginal peoples of the Arctic as full partners. Too often, good intentions from the rest of Canada have fallen short. As in Nunavut last year, our Committee heard this year in the western Arctic that programs and policies needed to get down to the level of the people – and for that, the people need to help shape the programs and policies in the first place. For the Coast Guard and for the government in general, we urge a renewed commitment to that goal – not just through official structures like the Cabinet committee recommended in this report, but through determination and attitudes of the heart.

The Committee's interest in the Coast Guard is not new. In June 2008, the Committee tabled *The Coast Guard in Canada's Arctic*, an interim report based on evidence gathered in Ottawa. The Committee also tabled *Rising to the Arctic Challenge* in May 2009, a report based on evidence gathered in Ottawa and in Nunavut in June 2008. The western Arctic perspective on northern issues still needed to be fully heard and considered, however.

Beginning in March 2009, in keeping with its order of reference, the Committee held public hearings in Ottawa to better understand the issues at hand. In September, the Committee held public hearings in Yellowknife and Inuvik and undertook fact-finding work in Winnipeg, Manitoba, Rankin Inlet and Cambridge Bay, Nunavut, in Hay River and Inuvik, Northwest Territories, in Juneau and Sitka, Alaska and in Victoria, British Columbia.



The Committee appreciates the great hospitality we were shown in Winnipeg, Nunavut, the Northwest Territories, Alaska, and in Victoria. Meeting with northerners provided the Committee with a unique opportunity to hear a variety of perspectives and concerns about the Arctic. The Committee would like to thank everyone who so generously made time available to participate in our study.

Bill Rompkey, P.C., Chair

## **CONTROLLING CANADA'S ARCTIC WATERS: ROLE OF THE CANADIAN COAST GUARD**

### **BACKDROP**

#### **A. Receding Ice, Increased Vessel Activity**

The Arctic is on the cusp of unprecedented change.<sup>1</sup> The ice cover is becoming thinner and is covering progressively less of the circumpolar Arctic than before. Judging from what this Committee heard, it is no longer a matter of if, but when, the Arctic Ocean and the Canadian Arctic Archipelago will become open to regular shipping.

By the end of the melt season in 2005, the extent of the ice cover had been the lowest on record. In September 2007, new record-low levels of ice were observed, exceeding experts' worse-case predictions.<sup>2</sup> Significantly for Canada, the legendary Northwest Passage opened up, became fully navigable for the first time in recorded history.

In September 2008, the Northwest Passage once again became ice-free. The extent of circumpolar ice had decreased to the second-lowest minimum ever, and a more diffuse ice cover and a thinner ice pack suggested a record-low ice volume (ice area multiplied by thickness). Sea ice in the circumpolar region shrank to 39% below its 1979–2000 mean, the lowest level since satellite monitoring began in 1979 and the lowest for the entire 20<sup>th</sup> century based on monitoring from ships and aircraft.<sup>3</sup>

This year, in September, the Northwest Passage opened up again,<sup>4</sup> and although more ice cover remained than in the previous record-setting years of 2007 and 2008, the sea ice

---

<sup>1</sup> The terms "Arctic" and "northern" can be defined in various ways. In this report, "Arctic," "North" and "northern" are used interchangeably.

<sup>2</sup> See *Arctic Climate Impact Science – An Update Since ACIA*, Report commissioned by WWF International Arctic Programme, 2008, [http://assets.panda.org/downloads/final\\_climateimpact\\_22apr08.pdf](http://assets.panda.org/downloads/final_climateimpact_22apr08.pdf).

<sup>3</sup> US National Snow and Ice Data Center (NSIDC), "2008 Year-in-Review," 7 January 2009, <http://nsidc.org/arcticseaicenews/2009/010709.html>.

<sup>4</sup> Brigadier-General Dave Millar, Commander of the Joint Task Force (North), National Defence Canada, *Proceedings of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans* (hereafter, *Committee Proceedings*), 21 September 2009.

did not recover to previous levels. The ice cover remained thin, making it vulnerable to melting in the coming summers.<sup>5</sup>

The Arctic Ocean is now expected to become ice-free in summer much earlier than previously estimated,<sup>6</sup> perhaps even by 2015, according to scientific information presented by David Barber, one of Canada's leading Arctic experts, at the Arctic Change 2008 International Conference held in Quebec City in December 2008.<sup>7</sup>

White sea ice reflects sunlight and keeps the polar regions cool, but retreating sea ice exposes darker and less reflective seawater that absorbs heat, causing even more ice to melt – a cycle known as the ice-albedo feedback loop. Reaching the tipping point at which the sea ice begins to melt at an exponential rate will result in a new climatic equilibrium. This prospect has huge implications.

Hard, thick, multi-year ice – perennial ice that has survived at least one summer – presents a serious hazard to shipping, whereas softer, thinner, first-year ice can be broken by ice-strengthened vessels. Earth is losing its capital of sea ice in the Arctic, and as multi-year ice disappears completely, conditions will become similar to those in the St. Lawrence Seaway in winter.<sup>8</sup>

Navigation shortcuts are expected over Eurasia along the Siberian coast (the Northern Sea Route, once called the Northeast Passage) and North America (the Northwest Passage), reducing oceanic travel by days and thousands of kilometres. As a navigation route, the Northwest Passage would offer international shipping companies significant savings in time and cost; the distance from Shanghai to New Jersey, for instance, would be 7,000 kilometres shorter than a similar voyage through the Panama Canal. If the circumpolar sea ice recedes sufficiently, a marine route could even be created directly over the North Pole.

The 90-kilometre-long Bering Strait, which connects the Bering Sea (part of the North Pacific Ocean) and the Chukchi Sea (part of the Arctic Ocean), could soon become a key bottleneck in international shipping. At a briefing in Juneau, Alaska, in September 2009, Rear

---

<sup>5</sup> NSIDC, "Arctic sea ice extent remains low; 2009 sees third-lowest mark," 6 October 2009, [http://nsidc.org/news/press/20091005\\_minimumpr.html](http://nsidc.org/news/press/20091005_minimumpr.html).

<sup>6</sup> See US NSIDC, "Arctic Sea Ice Shatters All Previous Record Lows," 1 October 2007, [http://nsidc.org/news/press/2007\\_seaiceminimum/20071001\\_pressrelease.html](http://nsidc.org/news/press/2007_seaiceminimum/20071001_pressrelease.html).

<sup>7</sup> Rhéal Séguin, "Scientists predict seasonal ice-free Arctic by 2015," *The Globe and Mail*, 12 December 2008, p. A7.

<sup>8</sup> See Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans, *Rising to the Arctic Challenge: Report on the Canadian Coast Guard*, April 2009 (hereafter, SCOFO [2009]), p. 2.



Admiral Christopher C. Colvin, Commander of District 17 of the US Coast Guard, made a point of noting that thousands of ships already navigate the Pacific Great Circle Route, the shortest distance between northwestern North America and Asia. On average, 300 ships per month use the traditional route south of the Aleutian Islands, and a similar number now travel the northern route through Unimak Pass, a strait through the Islands.

Witnesses mentioned the Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA),<sup>9</sup> the first comprehensive review of its kind on circumpolar shipping. This four-year study, presented at the Arctic Council Ministerial meeting in April 2009, contains a number of recommendations on how to prepare for the next 20 years in three broad areas: enhancing Arctic marine safety, protecting Arctic people and the environment, and building Arctic marine infrastructure.<sup>10</sup>

Because ocean currents in the north polar region result in a heavier concentration of multi-year ice in Canadian waters than in Russian waters, the Northern Sea Route is expected to open sooner to international shipping than the Northwest Passage, which is not expected to become a major international trans-Arctic route in the short term.<sup>11</sup>

Although unique geographic and climatic conditions make Canada's Arctic challenging for maritime navigation, last year a Danish cable-laying ship (*MV Peter Faber*) sailed from Asia through the Northwest Passage to a project in the North Atlantic. In September 2008, Desgagnés Transarctik Inc. of Montreal became the first company to ship cargo through the Northwest Passage to the communities of Cambridge Bay, Kugluktuk, Gjoa Haven and Taloyoak in western Nunavut. The eastern-based Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. added western Nunavut to its shipping service in 2009, and the western-based Northern Transportation Company Limited introduced a new barge service from Richmond, BC, to coastal communities in the western Arctic.

In 2007, a ship loaded with fertilizer from northwestern Russia arrived in Churchill, Manitoba; this was the first time that the port had received goods from Russia by

---

<sup>9</sup> Arctic Council, *Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report*, 2009, [http://pame.arcticportal.org/images/stories/PDF\\_Files/AMSA\\_2009\\_Report\\_2nd\\_print.pdf](http://pame.arcticportal.org/images/stories/PDF_Files/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf).

<sup>10</sup> The AMSA was conducted by the Protection of the Arctic Marine Environment Working Group on behalf of the Arctic Council, an intergovernmental forum established in 1996. Member states of the council are Canada, Denmark/Greenland/Faroe Islands, Finland, Iceland, Norway, the Russian Federation, Sweden, and the United States. Six indigenous groups also sit as permanent participants. See Arctic Council, <http://arctic-council.org/article/about>.

<sup>11</sup> AMSA (2009), p. 112.

sea.<sup>12</sup> The development of a shipping link, referred to as “the Arctic Bridge,” between the Russian port of Murmansk (the northernmost ice-free port in the world) and Churchill (Canada’s only northern deep-sea port) could become an alternative to shipping through the St. Lawrence Seaway.

Arctic cruises have also become increasingly popular. Polar tourism is expected to grow in the coming years as awareness of the effects of climate change draws worldwide attention to the Arctic. Last year, there were more than one million cruise passengers in Alaska.<sup>13</sup> This year, the German-registered, ice-strengthened *Hanseatic* and the sister ship *Bremen* both transited the Northwest Passage, and the number of private yachts and motorboats making the voyage, although small, is growing.

The further diminishment of ice and a longer navigable season are expected to benefit the energy and mining sectors, leading to economic development and more vessel traffic. Ice-capable ships are being constructed, and new technologies, such as double-bowed oil tankers, are making it possible to ship oil and gas by tanker.

In the western Arctic, previously ice-covered areas are also becoming more attractive to the fishing industry. There are currently no commercial marine fisheries in the Beaufort Sea, but the environment for commercial development is changing. In the eastern Arctic, off eastern Baffin Island, where large-scale offshore turbot and shrimp fisheries have been established, boats are able to operate in more northerly areas. Fishing now begins earlier in the year than previously and takes place over a longer period.<sup>14</sup>

The Arctic will become much busier. Inuit will be most directly affected by increased marine activity, and this will likely have far-reaching consequences for their culture, well-being and traditional way of life. The prospect of the Northwest Passage opening up for navigation by oil tankers and other commercial vessels is a major concern, given the dependence of Inuit on the Arctic’s exceptionally sensitive and fragile ecosystems.

Adverse effects of shipping activity include the potential discharge of pollutants into the marine environment and the potential disruption of wildlife migratory patterns. Beluga

---

<sup>12</sup> Grain is shipped to international markets from Churchill, which is connected to the Canadian National Railway system by way of the Hudson Bay Railway.

<sup>13</sup> Government of Canada, “Canada’s Impact on Alaska: Shared Commerce, Investment, and Partnerships,” Consular brochure, July 2009, p. 4.

<sup>14</sup> SCOFO (2009), p. 7.

whales, a traditional food harvested by Inuit living in the Inuvialuit Settlement Region,<sup>15</sup> for instance, traverse during their seasonal migration several areas where vessel traffic may be present. The movements of species such as caribou might be disrupted by ice-strengthened or icebreaking ships. Regular traffic by such vessels might break sea ice that hunters cross to reach game.

## **B. Geopolitical Developments**

With its vast and largely untapped natural resources, the Arctic is growing in strategic and economic importance. Climate change and the retreat of the sea ice are making the circumpolar region more accessible to commercial shipping and resource exploration and development.

Enormous hydrocarbon resources are suspected to exist below the Arctic Ocean's surface. In July 2008, the US Geological Survey estimated that the area north of the Arctic Circle accounts for about 13% of the world's undiscovered oil, 30% of its undiscovered natural gas, and 20% of undiscovered natural gas liquids. Approximately 84% of these estimated resources are thought to lie in offshore areas, and natural gas is expected to be three times more abundant than oil.<sup>16</sup>

Much is at stake for Canada in terms of future economic opportunities.

Coastal states that border the Arctic Ocean – Canada, Denmark, Norway, the Russian Federation, and the United States – are currently mapping the ocean floor as prescribed by the United Nations Convention on the Law of the Sea (the LOS Convention). Their objective is to determine how much of the sea floor is an extension of each coastal nation's continental shelf, with a view to claiming the maximum amount of the seabed allowable beyond their 200-nautical-mile Exclusive Economic Zone. Under the LOS Convention, a coastal state can claim control over seabed activities, such as oil and gas and mineral development, if it can prove that the ocean floor is a geological extension of its continental shelf.

At a special meeting held in Ilulissat, Greenland, in May 2008, the five Arctic coastal countries reaffirmed their commitment to cooperation and existing international legal

---

<sup>15</sup> Signed in June 1984, the Inuvialuit Final Agreement established the Inuvialuit Settlement Region covering approximately 435,000 square kilometres in the Mackenzie Delta, Beaufort Sea and Amundsen Gulf area of the Northwest Territories.

<sup>16</sup> US Geological Survey, "90 Billion Barrels of Oil and 1,670 Trillion Cubic Feet of Natural Gas Assessed in the Arctic," News release, 23 July 2008, <http://www.usgs.gov/newsroom/article.asp?ID=1980>.



frameworks, such as the LOS Convention, and to “the orderly settlement of any possible overlapping claims.” They saw no need to develop a new comprehensive international legal regime to govern the Arctic Ocean.<sup>17</sup> Indigenous peoples and some members of the Arctic Council (Iceland, Finland and Sweden) were not invited to the conference.

In April 2009, the Inuit Circumpolar Council (ICC)<sup>18</sup> adopted a document entitled *A Circumpolar Inuit Declaration on Sovereignty in the Arctic*, which states, among other things, that “the rights, roles and responsibilities of Inuit must be fully recognized and accommodated” in discussions on matters linked to Arctic sovereignty, including climate change and resource development.<sup>19</sup>

The United States, which has neither signed nor ratified the LOS Convention, is nonetheless conducting scientific work in the Arctic to collect evidence for a possible future claim.<sup>20</sup> According to Dr. Betsy Baker, associate professor at Vermont Law School, whom the Committee invited to provide a non-governmental American perspective on Arctic marine issues, support for the LOS treaty is widespread across oil and other oceans-related industry groups, environmental organizations, and all branches of the armed services. In her testimony, Dr. Baker noted that the US Department of State had listed the LOS Convention as a priority for passage in Congress.<sup>21</sup>

Along the coast of Siberia, where sea ice is melting faster and ice conditions are more favourable, Russia has been developing the offshore sector and investing in Arctic ports to develop its very considerable hydrocarbon resources.

Driven by oil and gas markets, South Korean shipyards are constructing new ice-strengthened and “double-bowed” oil tankers that can operate efficiently both in open water and in ice cover up to one metre thick. When travelling through open water, the vessels proceed forward as they normally would; when in ice, they operate stern-first (the propellers can be

---

<sup>17</sup>The May 2008 Ilulissat Declaration can be accessed at: [http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat\\_Declaration.pdf](http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf).

<sup>18</sup>The ICC is an international non-governmental organization representing approximately 150,000 Inuit living in Alaska, Canada, Greenland and Russia. The ICC is a Permanent Participant in the Arctic Council, an intergovernmental forum established in 1996.

<sup>19</sup>ICC, *A Circumpolar Inuit Declaration on Sovereignty in the Arctic*, <http://inuitcircumpolar.com/files/uploads/icc-files/PR-2009-04-28-Signed-Inuit-Sovereignty-Declaration-11x17.pdf>.

<sup>20</sup>Since the 1990s, a minority of US Senators have opposed ratification.

<sup>21</sup>*Committee Proceedings*, 16 June 2009. Dr. Baker is a member of the science crew aboard the US Coast Guard Cutter *Healy*, which is employed in mapping the US extended continental shelf.

turned around) and act as icebreakers. The Russians are purchasing these state-of-the-art dual-purpose vessels, which will eliminate the need for pipeline systems.<sup>22</sup>

Russia has the capacity and the infrastructure – including nuclear-powered icebreakers – to control future navigation and has fully prepared itself for international navigation of the Northern Sea Route as a means to collect foreign currency.<sup>23</sup> In September 2009, two German-owned freighters (*MV Beluga Fraternity* and *MV Beluga Foresight*) became the first non-Russian commercial ships to successfully transit the Route when they travelled from Vladivostok to Rotterdam.<sup>24</sup>

Encouraged by revenues from oil and gas exports, Russia has also become more assertive in the Arctic, embarking on an icebreaker program, rebuilding its submarine fleet, announcing that a special forces unit for the Arctic would be created, and sending long-range bombers to the airspace boundaries of several Arctic countries, including Canada. According to Dr. Rob Huebert, a renowned authority on Arctic matters, all Arctic states have in fact moved to improve their northern presence and military capabilities.<sup>25</sup>

Non-Arctic countries have shown unprecedented interest in the region. China, for instance, despite its lack of Arctic waters, operates the icebreaker *Xue Long* (or *Snow Dragon*), an icebreaker employed primarily to support China's research station in the Antarctic, but which is also used in the Arctic. Non-Arctic countries have applied to join the Arctic Council as Observers; these include South Korea, China and the European Union (EU).<sup>26</sup>

In November 2008, the European Commission adopted a *Communication on The European Union and the Arctic Region*, which sets out "EU interests and policy objectives" in the region and "proposes a systematic and coordinated response to rapidly emerging

---

<sup>22</sup> SCOFO (2009), p. 12.

<sup>23</sup> Gary Sidock, Director General, Fleet Directorate, CCG, *Committee Proceedings*, 5 November 2009.

<sup>24</sup> Beluga Group, "Successfully mastered Northeast-Passage is followed by planning start for 2010," News article, 18 September 2009, [http://www.beluga-group.com/en/news/v/article/successfully-mastered-northeast-passage-is-followed-by-planning-start-for-2010/?tx\\_ttnews%5BbackPid%5D=13&cHash=cf5868ad54](http://www.beluga-group.com/en/news/v/article/successfully-mastered-northeast-passage-is-followed-by-planning-start-for-2010/?tx_ttnews%5BbackPid%5D=13&cHash=cf5868ad54).

<sup>25</sup> Rob Huebert, Briefing to the Committee, Yellowknife, 20 September 2009. See also Rob Huebert, "Canadian Arctic Sovereignty and Security in a Transforming Circumpolar World," Canadian International Council, <http://www.canadianinternationalcouncil.org/research/foreignpol/canadianar>.

<sup>26</sup> There are eight countries with land above the Arctic Circle: Canada, the United States, Denmark (through Greenland), Norway, Russia, Iceland, Finland, and Sweden. Observer status in the Arctic Council is open to non-Arctic states, global and regional intergovernmental and interparliamentary organizations, and non-governmental organizations. Six non-Arctic countries currently have observer status: France, Germany, Poland, Spain, the Netherlands, and the United Kingdom.

challenges.”<sup>27</sup> Noting that “there are different interpretations of the conditions for passage of ships in some Arctic waters, especially in the Northwest Passage,” the European Commission recommended that EU “Member States and the Community should defend the principle of freedom of navigation and the right of innocent passage in the newly opened routes and areas.”<sup>28</sup>

Significantly for Canada, the United States articulated its own objectives in the Arctic in a National Security Presidential Directive signed on 9 January 2009 – the first such document since 1994. The six policy objectives listed in the directive are to:

1. Meet national security and homeland security needs relevant to the Arctic region;
2. Protect the Arctic environment and conserve its biological resources;
3. Ensure that natural resource management and economic development in the region are environmentally sustainable;
4. Strengthen institutions for cooperation among the eight Arctic nations (the United States, Canada, Denmark, Finland, Iceland, Norway, the Russian Federation, and Sweden);
5. Involve the Arctic’s indigenous communities in decisions that affect them; and
6. Enhance scientific monitoring and research into local, regional, and global environmental issues.<sup>29</sup>

The 10-page directive states that the United States “has broad and fundamental national security interests in the Arctic region and is prepared to operate either independently or in conjunction with other states to safeguard these interests.” These interests include “such matters as missile defense and early warning; deployment of sea and air systems for strategic sealift, strategic deterrence, maritime presence, and maritime security operations; and ensuring freedom of navigation and overflight.” “A more active and influential national presence” will therefore be asserted “to protect [US] Arctic interests and to project sea power throughout the region.” The policy framework focuses on Alaska as the core of US interests in the region, highlights the boundary dispute between the United States and Canada in the Beaufort Sea, identifies “freedom of the seas [as] a top national priority,” and explicitly states that the

<sup>27</sup> European Commission, “The Arctic merits the European Union’s attention – first step towards an EU Arctic Policy,” News release, 20 November 2008, [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/press\\_rel201108\\_en.html](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/press_rel201108_en.html).

<sup>28</sup> European Commission, “Communication on ‘The European Union and the Arctic Region,’” November 2008, [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/press\\_rel201108\\_en.html](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/press_rel201108_en.html).

<sup>29</sup> President George W. Bush, The White House, “National Security Presidential Directive (NSPD – 66) and Homeland Security Presidential Directive (HSPD – 25),” <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/news/releases/2009/01/20090112-3.html>.



Northwest Passage “is a strait used for international navigation” where a “regime of transit passage applies.”

As for Canada, the goal of Arctic foreign policy is to create an international environment conducive to the successful implementation of the Northern Strategy by engaging international partners and advancing Canadian priorities bilaterally, multilaterally and through the Arctic Council.<sup>30</sup>

### C. Canada’s Northern Strategy

The federal government’s vision for “a new North,” announced by the Prime Minister in August 2007 as “Canada’s Northern Strategy,” was reaffirmed on 26 July 2009 with the publication of the policy paper entitled *Canada’s Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future*.<sup>31</sup>

Led by Indian and Northern Affairs Canada, the Northern Strategy focuses on four priorities: exercising Canada’s sovereignty in the Arctic, promoting economic and social development, improving and devolving northern governance, and protecting Canada’s environmental heritage. A number of commitments have been made in support of the strategy (see Appendix 1).

Funding announced in the February 2008 Budget included a commitment of \$720 million for a new Canadian Coast Guard (CCG) icebreaker with greater icebreaking capabilities than *CCGS Louis S. St-Laurent*, which is scheduled to be decommissioned in 2017. The Prime Minister also announced, in August 2008, as part of the Northern Strategy, that the Government of Canada would be extending the reach of its environmental laws and shipping regulations in the Canadian Arctic.

National Defence contributes to the Northern Strategy by meeting the expectations of the *Canada First Defence Strategy* (CFDS), which has the Arctic as its central focus. Unveiled in May 2008, the CFDS consolidated a number of previously announced

---

<sup>30</sup> See DFAIT, “Canada’s Arctic Foreign Policy,” [http://www.international.gc.ca/ministers-ministres/Cannon-Arctic\\_Foreign\\_Policy-Politique-etrangere-arctique.aspx?lang=eng](http://www.international.gc.ca/ministers-ministres/Cannon-Arctic_Foreign_Policy-Politique-etrangere-arctique.aspx?lang=eng).

<sup>31</sup> Government of Canada, *Canada’s Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future*, October 2009, <http://www.northernstrategy.ca/cns/cns-eng.asp>.

defence-related initiatives, and states that the Canadian Forces (CF) will play an increasingly important role in the Arctic in the coming years.<sup>32</sup>

The responsibilities of the CF in Canada's North include conducting sovereignty and aerial surveillance patrols of Canada's northern territory and its approaches, providing transportation in support of other government departments, and assisting with ground search and rescue operations.

A number of investments and commitments have been made to increase the presence of the Canadian Forces in the North, including: building six to eight armed "Polar Class 5 Arctic/Offshore Patrol Ships"; the establishment of a multi-purpose Arctic training centre in Resolute Bay, Nunavut; the creation of a berthing and refuelling facility at the existing deepwater port of Nanisivik, in Nunavut, to serve as a staging area for naval vessels in the High Arctic and for use by CCG vessels as well; the establishment of a permanent army reserve unit based in Yellowknife; plans to enhance the ability of the CF to conduct surveillance through the modernization and replacement of the Aurora patrol aircraft; the Polar Epsilon Project, which will provide space-based surveillance using information from Canada's RADARSAT-2 satellite to produce imagery for military commanders during the conduct of operations; the use of unmanned aerial vehicle technology; and expanding the size and capabilities of the Canadian Rangers and of the Junior Canadian Rangers Program.

Inuit and First Nations have a critical role to play in reinforcing Canada's sovereignty in the Arctic and demonstrating Canada's presence and exercise of jurisdiction in the region. Last year, the testimony of witnesses in Nunavut underlined the need for territorial, community and Inuit involvement in developing the Northern Strategy.<sup>33</sup> This year, in the western Arctic, the evidence heard by the Committee similarly indicates a need to better integrate the views of northerners and Aboriginal people in priority-setting, policy-making, and decision-making.

In our report entitled *Rising to the Arctic Challenge: Report on the Canadian Coast Guard*, dated April 2009 (tabled in the Senate on 4 May 2009), the Committee proposed that an Arctic Strategy Advisory Committee be created, composed of representatives from the federal government departments and agencies with a mandate in the Arctic, with particular

---

<sup>32</sup> Department of National Defence, "Canada First Defence Strategy," <http://www.forces.gc.ca/site/focus/first-premier/index-eng.asp>.

<sup>33</sup> SCOFO (2009), p. 31–2.

emphasis on the Coast Guard, and the various Aboriginal/Inuit groups in the region and the three territorial governments, to monitor and to advise in the development and implementation of an effective and integrated strategy for the North (recommendation 8).

The Government of Canada's response to the proposal, as well as to the Committee's other recommendations, is appended to this report (see Appendix 2).

#### **D. Integrated Approaches**

Participants at our meetings in the western Arctic and in Ottawa frequently mentioned the need for a "whole-of-government" approach to the exercise of jurisdiction in the Arctic.

Several federal departments and agencies share responsibility for managing and protecting the remote Arctic coastline. Transport Canada, for instance, administers the Marine Transportation Security Regulations, while the Canadian Coast Guard is the lead federal agency when a marine pollution incident occurs north of 60 degrees north latitude (hereafter "north of 60"). National Defence is responsible for Canada's National search and rescue (SAR) program, while the Coast Guard is responsible for its marine component.

The Committee heard time and time again that success in the North depends on maintaining close relationships between departments, avoiding duplication, making the best use of all available national assets in Canada's vast northern region, and building on existing strengths. Each department was said to bring specific and complementary mandates, supported by particular capabilities.<sup>34</sup> Because of the vast area that is Canada's northern region, cooperation and collaboration was said to be especially important when responding to emergencies, such as in SAR activities.

In September 2009, the Committee visited the Victoria Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) located in HMC Dockyard at CFB Esquimalt (BC) – one of three JRCCs in Canada (the others being in Halifax and Trenton), which provides SAR coverage for most of Canada's North. Staffed jointly by Air Force and Coast Guard personnel 24 hours a day, the JRCCs are responsible for coordinating SAR responses to air incidents throughout Canada, and

---

<sup>34</sup> Brig.-Gen. S. Kummel, Director General – Plans, Strategic Joint Staff, National Defence, *Committee Proceedings*, 5 November 2009.



marine incidents in tidal waters and the Great Lakes. The centres also respond to other disasters or humanitarian crises if they are requested to do so.<sup>35</sup>

The Committee was also made aware that inter-agency/departmental coordination is achieved through committee structures in the federal bureaucracy. An ad hoc committee of deputy ministers of key federal departments in the Arctic oversees the Northern Strategy's implementation and monitors progress. Supporting the ad hoc committee is a coordinating committee of assistant deputy ministers, through which more detailed work is performed, and an ADM committee focused on science. Working groups are also established, as required, on specific issues.<sup>36</sup>

On security-related matters, the Arctic Security Working Group (ASWG), the main forum for security issues, was said to promote cooperation and interaction among levels of government and government departments, including the Canadian Coast Guard, Transport Canada, National Defence, Public Safety, Citizenship and Immigration, the Canada Revenue Agency, the RCMP, and Indian and Northern Affairs Canada. The Committee learned that, as part of the ASWG, National Defence is developing a threat assessment to identify gaps and vulnerabilities, and that the entire marine security community is involved in the discussions.<sup>37</sup>

Each year, under the command of Joint Task Force (North) (JTFN),<sup>38</sup> three major joint exercises are conducted by the Canadian Forces to enhance inter-agency coordination and communication in the Arctic: Operation NUNALIVUT in the High Arctic (enhanced Ranger sovereignty patrols); Operation NUNAKPUT in the western Arctic (JTFN operations in cooperation with the Coast Guard and the RCMP); and Operation NANOOK in the eastern

---

<sup>35</sup> The Victoria SAR Region includes British Columbia, Yukon, and a portion of the northeastern Pacific Ocean. The primary SAR air resource is 442 Transport and Rescue Squadron located at 19 Wing Comox on Vancouver Island. The squadron is equipped with five Cormorant CH-149 helicopters and six DeHavilland CC-115 Buffalo fixed-wing aircraft. Tens of thousands of radio and telephone calls produce on average 4,000 SAR cases annually. Most are marine related.

<sup>36</sup> Patrick Borbey, Assistant Deputy Minister, Indian and Northern Affairs Canada, *Committee Proceedings*, 26 March 2009.

<sup>37</sup> Joe Oliver, Chief Superintendent, Director General, Border Integrity, RCMP, *Committee Proceedings*, 5 November 2009.

<sup>38</sup> Headquartered in Yellowknife (Northwest Territories), Joint Task Force (North), a part of Canada Command, coordinates and supports CF activities in the North. JTFN maintains detachments in Whitehorse (Yukon) and Iqaluit (Nunavut). The area of responsibility encompasses approximately 40% of Canada's landmass (four million square kilometres). Among the assets the CF maintains in the North are four CC-138 Twin Otter aircraft (440 [Transport] Squadron), the North Warning System (a series of radar stations along the northern edge of North America), four forward-operating locations capable of supporting aircraft operations, and Canadian Forces Station Alert (a signals intelligence-gathering station located on the northeast tip of Ellesmere Island), the world's northernmost permanently inhabited settlement.

Arctic (joint inter-agency sovereignty operations focused on interoperability, command and control and cooperation).

The three exercises differ but share the same overall purpose: the advancement of Canadian Forces capabilities in the Arctic, inter-agency coordination and improved coordination in responding to crises and emergencies. The Committee was informed that Operation NANOOK would be expanding its scope in 2010 by involving the American and Danish military forces in the area of Resolute Bay.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> Brig.-Gen. Dave Millar, *Committee Proceedings*, 21 September 2009.

## SOVEREIGNTY-RELATED MATTERS

The term “sovereignty” is often used in connection with the Arctic. Last year, Dr. Donat Pharand, an eminent authority on international and maritime law, made a point of mentioning in his presentation to the Committee the immense confusion surrounding this term. As generally defined in international law, sovereignty is “the totality of the various forms of exclusive jurisdiction which a state may exercise within its boundaries.”<sup>40</sup>

With respect to the continental shelf beyond the 200-nautical-mile Exclusive Economic Zone (EEZ), coastal states do not have “sovereignty” in the full sense of the word. Article 77 of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea (LOS Convention) stipulates that coastal states exercise “sovereign rights” over the continental shelf for the purpose of exploration and exploitation of the natural resources there – both living resources (sedentary species) and non-living resources located on or beneath the ocean floor of the shelf (e.g., oil and gas). The extent to which Arctic coastal countries will lay national claims to the seabed is a matter to be determined in accordance with specific rules laid down in the LOS Convention.<sup>41</sup> However, as the Committee reported in May 2009, disputes concerning overlapping claims could arise.<sup>42</sup>

Closer to shore (within the EEZ), Canada has longstanding maritime border delimitation problems with its circumpolar neighbours, including a disagreement with the United States over the maritime border between Yukon and Alaska.<sup>43</sup>

With the exception of the Hans Island dispute between Canada and Denmark in the eastern Arctic, however, there is broad international recognition that all of the islands in the Arctic Archipelago are exclusively under Canadian jurisdiction. But the same cannot be said with respect to their surrounding waters. There, a potentially serious challenge to Canadian

---

<sup>40</sup> Donat Pharand, quoted in SCOFO (2009), p. 15.

<sup>41</sup> Because of the 10-year deadline for submissions and the large number of ratifications in the mid to late 1990s, the Committee learned that the UN Commission on the Limits of the Continental Shelf, a body of 21 experts from state parties to the LOS Convention, is currently faced with a massive backlog of submissions. Rob Huebert, Briefing to the Committee, Yellowknife, 20 September 2009.

<sup>42</sup> SCOFO (2009), p. 17–20.

<sup>43</sup> Ibid., p. 16–17. Since the Committee reported in May 2009, the US Secretary of Commerce approved in August 2009 an Arctic Fishery Management Plan (AFMP). Based on the US understanding of the Yukon–Alaska maritime border, the AFMP prohibits commercial fishing in waters north of Alaska (where no commercial fishing is currently taking place) until scientists are able to gather sufficient information about stocks and the Arctic marine environment.



sovereignty concerns the right to control shipping in the Northwest Passage – the water routes that connect the Davis Strait in the east to the Beaufort Sea in the west.

### A. The Northwest Passage

The Northwest Passage – the long-sought shortcut linking the Atlantic and Pacific oceans – consists of several possible water routes that run through Canada’s Arctic islands (the world’s largest archipelago) (Map 1).<sup>44</sup> Canada’s position is that all waters within the Canadian Arctic Archipelago, including the Passage, are part of its historic internal waters, over which it enjoys full sovereignty.<sup>45</sup> This includes the right to unilaterally pass laws and regulations, as it would with regard to land territory, to protect Canadian interests – including those of its northern residents, particularly the Inuit.

**Map 1 – Main Routes for the Northwest Passage**



<sup>44</sup> The northern route through the Parry Channel offers a potentially shorter path through deeper waters, but the ice cover is usually thicker and lasts longer into summer. Southern routes have less ice in summer, but are longer and their waters are shallower, presenting challenges for shipping.

<sup>45</sup> In international law, sovereignty applies to land and certain waters or sea areas known as “internal waters.” Dr. Donat Pharand, quoted in SCOFO (2009), p. 15.

Source: Donat Pharand, "Canada's Arctic Sovereignty and the Northwest Passage," *Meridian*, Canadian Polar Commission, Spring/Summer 2009, <http://www.polarcom.gc.ca/media.php?mid=3508>.

Canada does not oppose international navigation in the Northwest Passage, nor is it in Canada's interest to prevent it. But if the Passage were considered an international strait, Canada would not have the right to pass and enforce its own laws and regulations governing international shipping. Instead, international safety and marine standards would apply, such as those set by the International Maritime Organization, which flag states are responsible for enforcing.

Not all countries agree with Canada's position that the Northwest Passage is part of our internal waters and thus require Canada's consent for foreign use.

In November 2009, the European Commission issued a *Communication on The European Union and the Arctic Region* urging "Member States and the Community [to] defend the principle of freedom of navigation and the right of innocent passage in the newly opened routes and areas."<sup>46</sup>

The United States considers the waterway to be an "international strait" – a corridor where its vessels have the right of "transit passage," a right under international law that is as extensive as on the high seas (international waters). From the standpoint of the United States, a country that has focused on security interests and on keeping the world's straits and channels open for its navy since the Cold War and even earlier, Canada's claim that the Northwest Passage is a national – not international – sea route threatens to create an unwanted legal precedent elsewhere in the world (e.g., the Strait of Malacca, Hormuz, Gibraltar, and other strategic straits).

Regarding the US position, Dr. Pharand, a Canadian legal authority on Canada's Arctic waters and a specialist on the Northwest Passage, indicated to the Committee that the 1982 LOS Convention does not clearly define an international strait; the definition is a matter of customary international law. In this regard, he said that two criteria had been applied by the International Court (in the *Corfu Channel Case*) in 1949. The first criterion requires that there be an overlap of 12-mile territorial waters, which was the case in the Barrow Strait of the Northwest

---

<sup>46</sup> European Commission, "Communication on 'The European Union and the Arctic Region,'" November 2008, p. 8.

Passage before Canada drew straight baselines in 1985. The second condition is whether there has been a useful route for international maritime traffic.<sup>47</sup>

If the Northwest Passage were an international strait (as the United States claims it to be), there would be very few restrictions on navigation. The US position means that foreign ships, including warships, would have virtually the same right of passage as they have on the high seas. Submarines would not have to surface and alert Canada (the adjacent coastal state) to their presence, and military aircraft would have the right to use the airspace above the Northwest Passage. The waterway could potentially be used for criminal activities, such as drug smuggling, illegal immigration or even the transportation or importation of weapons of mass destruction. Ironically, US security interests would be better protected if the United States recognized Canada's sovereignty and control.

In 1969, following the discovery of a very large oil field in northern Alaska the previous year, the American supertanker *Manhattan* sailed into the Northwest Passage without seeking Canada's permission.<sup>48</sup> In response, the Canadian government granted permission (even though it was not sought), provided icebreaker assistance and was able to arrange to have a Canadian government representative on board. Canada also passed, in 1970, the *Arctic Waters Pollution Prevention Act (AWPPA)*, which applied to shipping up to a distance of 100 nautical miles from the nearest Canadian land north of 60.

The *AWPPA*, which the United States denounced, was later given international validation in 1982 when Article 234, known as the "Arctic exception," was included in the LOS Convention at Canada's insistence. Article 234 allows coastal states to enforce non-discriminatory, science-based regulations relating to maritime pollution prevention and control within EEZs (i.e., to 200 nautical miles) "where particularly severe climatic conditions and the presence of ice covering such areas for most of the year create obstructions or exceptional hazards to navigation, and pollution of the marine environment could cause major harm to or irreversible disturbance of the ecological balance."

---

<sup>47</sup> SCOFO (2009), p. 26.

<sup>48</sup> The objective of the voyage was to test the viability of moving Alaskan oil to refineries on the east coast of the United States. The route was deemed impractical and too expensive at the time, and industry opted for an Alaskan pipeline to the port of Valdez instead.



In response to the crossing of the US icebreaker *Polar Sea* through the Northwest Passage without Canada's permission in 1985,<sup>49</sup> Canada established, under customary law, "straight baselines"<sup>50</sup> around the outer perimeter of the Canadian Arctic Archipelago, which took effect on 1 January 1986.<sup>51</sup> At the time, the United States and the European Union sent notes of protest objecting to Canada's historical claim over these waters and to the validity of the baselines.

Significantly for Canada, despite the disagreement between Canada and the United States over the legal status of the Northwest Passage, the two countries signed, in 1988, the Agreement on Arctic Cooperation (see Appendix 3). The United States undertook to request Canada's consent for "all navigation by US icebreakers within waters claimed by Canada to be internal." The evidence heard by the Committee suggests that the agreement, which states that either country's legal position vis-à-vis Arctic waters is unaffected, has worked well for both countries.

Earlier this year, however, on 9 January 2009, the Bush Administration released Presidential Directive 66.76, which expresses in very direct terms the US position on the legal status of the Northwest Passage:

Freedom of the seas is a top national priority. The Northwest Passage is a strait used for international navigation, and the Northern Sea Route includes straits used for international navigation; the regime of transit passage applies to passage through those straits. Preserving the rights and duties relating to navigation and overflight in the Arctic region supports our ability to exercise these rights throughout the world, including through strategic straits.<sup>52</sup>

No country has yet taken Canada to court over the matter. But, in theory, as the Committee reported in May 2009, in defending its sovereignty claim against other nations in regard to shipping in the Northwest Passage, Canada could invoke the long, unbroken history of

---

<sup>49</sup> The US Coast Guard icebreaker *Polar Sea* transited the Northwest Passage on its return voyage to homeport in Seattle from a resupply mission to the US military base in Thule, Greenland. Prior to the voyage, an interim agreement had been reached to allow *Polar Sea* to take this most expeditious route, which the Canadian government cancelled to counter criticism that the US was flaunting Canadian sovereignty. Rob Huebert, Briefing to the Committee, Yellowknife, 20 September 2009.

<sup>50</sup> The purpose of straight baselines is to enable a coastal state with the required geography to measure its territorial waters from those lines instead of following the sinuosity of the coast. SCOFO (2009), p. 22.

<sup>51</sup> Canada also announced in September 1985 that *Polar 8*, an all-season polar icebreaker, would be built. The project was cancelled four years later, however, in the name of deficit control.

<sup>52</sup> President George W. Bush, The White House, National Security Presidential Directive (NSPD – 66) and Homeland Security Presidential Directive (HSPD – 25).

Inuit usage of the lands and waters.<sup>53</sup> Indeed, ice platforms continue to be used by Inuit for travel, fishing, and hunting.<sup>54</sup>

## B. Vessel Reporting Requirements

Climate change and receding ice is expected to make the Arctic's resources much more accessible to industry, leading to more shipping. More vessel activity will increase the risk of environmental incidents. As northern waters increasingly open up, incidents such as that involving the *Berserk II* (outlined in this report's Preface) could become more common.

Vessel reporting is important to ensure compliance with Canadian laws, to detect and respond to incidents, and to demonstrate sovereignty. But there are gaps in current vessel reporting requirements.

Under Canada's Marine Transportation Security Regulations, non-SOLAS vessels over 100 gross registered tons or carrying more than 12 passengers, and SOLAS vessels over 500 gross registered tons, are required to submit a pre-arrival information report 96 hours before entering Canadian waters, including Arctic waters.<sup>55</sup> The *Marine Transportation Security Act* specifically exempts vessels such as pleasure craft, fishing vessels, and government vessels from reporting (see Appendix 4). There is no requirement under the Act and its regulations for transiting vessels of any kind to report.

While in Canadian Arctic waters (within 200 miles of the nearest Canadian land, in waters where the *Arctic Waters Pollution Prevention Act [AWPPA]* applies), large vessels, Canadian and otherwise, report their status and position information on a voluntary basis to Canada's northern vessel traffic system, NORDREG (the Arctic Canada Traffic System). Reporting to NORDREG is voluntary, unlike in the traffic zones on the Pacific coast (VTS OFFSHORE) and the Atlantic coast (ECAREG), where reporting is mandatory.

Managed by the Coast Guard's Marine Communications and Traffic Services,<sup>56</sup> the objectives of NORDREG are the enhancement of safety and movement of traffic, the

---

<sup>53</sup> See SCOFO (2009), p. 37–42.

<sup>54</sup> Duane Smith, Vice Chair, Inuvialuit Regional Corporation, *Committee Proceedings*, 23 September 2009.

<sup>55</sup> Government of Canada, Response to SCOFO (2009), recommendation 2. SOLAS vessels are governed by the Safety of Life at Sea (SOLAS) convention. Ships subject to the SOLAS are cargo ships 300 gross tons or greater and all passenger vessels on international voyages. In Alaska, the Committee learned that the United States has a similar a 96-hour notice-of-arrival requirement for ships arriving at a US port.

<sup>56</sup> See CCG, "Vessel Traffic Reporting Arctic Canada Traffic Zone (NORDREG)," [http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/MCTS/Vtr\\_Arctic\\_Canada](http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/MCTS/Vtr_Arctic_Canada).

strengthening of Canadian sovereignty in Arctic waters, and the prevention of pollution of Arctic waters by establishing a method of screening vessels entering Arctic waters with respect to their fitness.<sup>57</sup>

In the Arctic, mariners regularly notify NORDREG of their presence and positions in order to receive the benefit of services from the Coast Guard (e.g., ice information, ice routing, icebreaker assistance, and search and rescue). Foreign government vessels over 300 gross tons, including warships, are not automatically exempt from the requirement to comply with certain Canadian standards, such as vessel construction. Under *AWPPA*, an order in council may exempt such vessels from the application of any regulation.<sup>58</sup>

In August 2008, the Prime Minister announced that new regulations would be established under the *Canada Shipping Act, 2001*, requiring mandatory ship reporting for vessels destined for Canada's Arctic waters (which the Committee recommended in its June 2008 interim report). Participants in our study were very much in favour of making reporting under NORDREG mandatory to demonstrate Canadian sovereignty and to ensure safe navigation. The Committee was advised that mandatory reporting requirements are expected for the 2010 shipping season.<sup>59</sup>

NORDREG currently applies to (1) vessels of 300 gross tons or more; (2) vessels engaged in towing or pushing a vessel if the combined gross tonnage of the vessel and the vessel being towed or pushed is 500 gross tons or more; and (3) vessels carrying as cargo a pollutant or dangerous goods, or engaged in towing or pushing a vessel carrying as cargo a pollutant or dangerous goods.

As such, NORDREG is directed only at larger ships that pose the greatest risk to the marine environment. Although smaller vessels (i.e., under 300 gross tons) were considered for inclusion in the new regulations, there no plans to expand NORDREG's application to include them.<sup>60</sup> For vessels under 300 tons, the only reporting requirement occurs if they touch land or if crew come ashore, at which point they would fall under the purview of the Canada

---

<sup>57</sup> See SCOFO, p. 56.

<sup>58</sup> In this case, foreign governments are directed by Transport Canada to contact DFAIT. Norman A. Villegas, Parliamentary Affairs Officer, Parliamentary Affairs Division, Corporate Secretariat, DFAIT, Answers to Questions, email to the chair, 9 November 2009.

<sup>59</sup> This can be done entirely through the regulatory process without having to amend the *Canada Shipping Act, 2001*.

<sup>60</sup> Government of Canada, Response to SCOFO (2009), recommendation 11.



Border Services Agency (CBSA).<sup>61</sup> Under the *Canada Shipping Act, 2001*, vessels belonging to a foreign military force are exempt from reporting. For persons on vessels passing through Canadian waters and who are not seeking to enter Canada, there is no requirement under the *Customs Act* to report to the CBSA.

In sum, at present, there is no regulation of any kind requiring a vessel transiting the Northwest Passage to notify anyone in Canada at any time, provided that the vessel in question does not land. Starting in spring 2010, once the anticipated new regulations are in place, only large ships over 300 gross tons, including foreign government vessels, will be required to report to NORDREG. Other vessels, like *Berserk II*, will not be required to do so. Moreover, Canada will still be unable to do anything about them unless they land.<sup>62</sup> Vessels belonging to a foreign military force would not be required to report.

### C. Monitoring and Control

The effects of the warming Arctic climate and receding polar ice are expected to open up Arctic waters and the Northwest Passage to regular maritime traffic. No one knows exactly when this will happen, but the Government of Canada has been preparing and planning for the eventuality.

Increased marine activity underscores the need for Canada to conduct monitoring and surveillance of activities, and to locate and track vessels in its vast Arctic territory, particularly the waters of the Northwest Passage. Participants at our meetings emphasized that “maritime domain awareness” – situational awareness – is not an easy task in the Arctic; there is little infrastructure, and the coastline exceeds 162,000 kilometres, or twice as much coast as the Atlantic and Pacific coasts combined.<sup>63</sup>

One consequence of increasingly ice-free Arctic waters will be a potentially greater risk of environmental incidents and criminal activity, such as illegal entry of people and goods. The Committee heard evidence that the route from Greenland to Canada’s North, in particular, may become a viable option for individuals who are not admissible to enter Canada

<sup>61</sup> Philip Whitehorne, Chief of Operations, Inland Enforcement Section, Intelligence and Enforcement Division, Northern Ontario Region, Canada Border Services Agency, *Committee Proceedings*, 5 November 2009.

<sup>62</sup> Donald Roussel, Director General, Marine Safety, Transport Canada, *Committee Proceedings*, 5 November 2009.

<sup>63</sup> DFO, “National Centre for Arctic Aquatic Research Excellence N-CAARE,” <http://www.dfo-mpo.gc.ca/science/coe/ncaare-cnraa/index-eng.htm>.

(such as the crew of *Berserk II* mentioned in the Preface) and who may be engaged in (other) illicit activities.<sup>64</sup>

At present, a number of vessels venture into Canada's Arctic waters in summer, but only a few so far – pleasure craft among them – have completed transits of the Northwest Passage. In future, vessels of other nations may want to use the Passage to save time and reduce fuel costs, without asking for Canada's permission.<sup>65</sup>

In Dr. Donat Pharand's view, if foreign navigation takes place in the Northwest Passage without Canada having taken adequate control measures, the Passage could at some point become "internationalized" and subject to the right of transit passage. The waterway, Dr. Pharand advised, may not have had a history as a useful route for international maritime traffic, but because of the remoteness of the region and the difficulties of navigation, comparatively little use for international navigation might be sufficient to make the Northwest Passage an international strait.<sup>66</sup>

With the world's largest merchant fleet, the European Union is interested in the potential use of the Arctic as a shipping route. The US position vis-à-vis the Passage is similarly based on its potential rather than actual use.

What follows are the main elements supporting and informing what is referred to as the "recognized Maritime picture of the Arctic."

## 1. The RCMP

The Royal Canadian Mounted Police is responsible for deterring activities that threaten border integrity and for policing inland waterways. In the western Arctic, annual patrols are conducted along the Mackenzie River using a vessel based on Great Slave Lake. Marine patrol capabilities were recently augmented with the acquisition of a quick-response vessel for

---

<sup>64</sup> Philip Whitehorne, *Committee Proceedings*, 5 November 2009.

<sup>65</sup> By the end of the 2009 navigation season, there were 133 (known) transits of the Northwest Passage. In total, there were 59 transits from 2000 to 2009, compared with 36 from 1990 to 2000. Eight foreign pleasure craft made the crossing in 2009. *Berserk II*, which completed its voyage east to west (with a different crew on board) in 2007, became the 110<sup>th</sup> known vessel to successfully make the transit since Roald Amundsen in 1903–1906. Information provided by Rob Huebert, email to the Committee Clerk, 16 October 2009.

<sup>66</sup> SCOFO (2009), p. 26. See also Dr. Donat Pharand, "The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit," *Ocean Development & International Law*, Vol. 38, Issue 1 & 2, January 2007, pp. 3–69.

the areas of the Mackenzie Delta, on the coastal waters of the Beaufort Sea, and in the area of Herschel Island, the choke point for vessels transiting the Northwest Passage.<sup>67</sup>

Frequently mentioned in our study is the fact that, when something happens in the North, people call the RCMP, which provides police services in the three territories and maintains some 60 detachments and offices throughout the North.<sup>68</sup> It was also impressed on the Committee that there is no better source of information and tips than local people, and that strong relationships have developed over the years between the RCMP and people who reside in Canada's northern communities. Because of its presence (the only federal presence in some isolated areas), the RCMP often acts as the first responder for incidents of a non-criminal nature that fall under other federal jurisdictions, such as search and rescue.

The RCMP provides enforcement and administrative assistance to the Department of Citizenship and Immigration and the Canada Border Services Agency.<sup>69</sup> In the case of *Berserk II*, for instance, local RCMP coordinated the initial customs check, arrests and border investigation until CBSA officials arrived at the scene.<sup>70</sup>

Government departments and agencies also provide the RCMP with intelligence. For example, in the case of *Berserk II*, the vessel left Gjoa Haven before information on the crew members' criminality became known and before the RCMP could take action. It was information relayed by the Coast Guard to the RCMP that started the chain of events that led the RCMP to intervene in Cambridge Bay.

It is my understanding that when they left Gjoa Haven, there was another ship in the location. The people on the *Berserk II* stated to the other ship that they had been deported and were arriving into Canada. The Canadian Coast Guard received that information and then contacted the RCMP. The RCMP then contacted the CBSA's intelligence officer. We worked together and before the ship arrived at Cambridge Bay, we knew the full circumstances of the people on the boat and took enforcement action.<sup>71</sup>

## 2. The Canadian Rangers

<sup>67</sup> Grant M.E. St. Germaine, Superintendent, Criminal Operations, "G" Division, Royal Canadian Mounted Police, *Committee Proceedings*, 21 September 2009; Joe Oliver, Chief Superintendent, Director General, Border Integrity, RCMP, *Committee Proceedings*, 5 November 2009. In support of its policing operations in the North, the RCMP has three aircraft based in Whitehorse, Yellowknife and Iqaluit.

<sup>68</sup> Joe Oliver, *Committee Proceedings*, 5 November 2009.

<sup>69</sup> Ibid.

<sup>70</sup> Ibid.

<sup>71</sup> Philip Whitehorne, *Committee Proceedings*, 5 November 2009.



The Canadian Rangers, reservists under the command of Joint Task Force (North), conduct coastal and inland water surveillance and sovereignty patrols, report unusual activities or sightings, collect local data of significance to the Canadian Forces (CF), protect the North Warning System, and help with SAR missions. Often described as “the eyes and ears” of the CF in Canada’s sparsely populated northern regions, Canadian Ranger patrols provide a “boots-on-the-ground” Canadian presence in the North. They are unique in the circumpolar Arctic and the envy of the other Arctic countries. Being highly skilled in the ways of the region, the Canadian Rangers make a substantial contribution to the effectiveness of the CF by sharing their in-depth knowledge of the land and environment, providing training in Arctic survival skills.<sup>72</sup>

Canadian Rangers are recruited from 56 communities across the North and number approximately 1,600.<sup>73</sup> To enhance the capability of the Canadian Rangers, the Committee learned that the CF is in the process of expanding the Canadian Ranger program by increasing the number of Canadian Rangers in existing patrols by 460 over the next four years, and by expanding the number of community patrols (from 56 to 61).<sup>74</sup> However, as the Committee pointed out in its May 2009 report, the Canadian Rangers lack marine capabilities.

### 3. Overflights

The Air Force conducts Northern Patrols using CP-140 Aurora maritime patrol aircraft, currently the Canadian Forces’ only long-range patrol aircraft, which the CF have operated since the early 1980s. Ten out of the fleet’s 18 Auroras are being modernized to keep them flying until 2020, at which point they are to be replaced by 10 to 12 new patrol aircraft as part of a surveillance system that will include satellite, radar and unmanned aerial vehicles.<sup>75</sup>

Transport Canada provides Dash 7 surveillance in the Arctic during the shipping season (188 hours last summer<sup>76</sup>) under its National Aerial Surveillance Program. The aircraft

<sup>72</sup> Brig.-Gen. Dave Millar, *Committee Proceedings*, 21 September 2009.

<sup>73</sup> Nationally, the Canadian Rangers are grouped into five Canadian Ranger Patrol Groups (CRPGs). “1 CRPG” is responsible for the territorial North. In addition, there are 1,370 Junior Canadian Rangers in 37 communities.

<sup>74</sup> Brig.-Gen. Dave Millar, *Committee Proceedings*, 21 September 2009.

<sup>75</sup> Department of National Defence, “Canada First Defence Strategy,” <http://www.dnd.ca/site/focus/first-premier/defstra/rebuild-rebatir-eng.asp>.

<sup>76</sup> Donald Roussel, *Committee Proceedings*, 5 November 2009. See Transport Canada, “Government of Canada Takes Action to Protect Canadian Waters From Ship-Source Pollution,” News release, 22 August 2009, <http://www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2009/09-h120e.htm>.

was recently modernized with marine pollution surveillance equipment to detect, classify and track targets of potential interest as well as marine oil spills.<sup>77</sup>

#### 4. New Technology

National Defence expects to improve its surveillance capabilities through Polar Epsilon, a \$60 million space-based initiative that will use imagery and information from the Canadian designed and built RADARSAT-2 satellite – Canada’s “eye in the sky.”<sup>78</sup> The technology will enable Canada to monitor surface vessels in the Arctic. The imagery provided by RADARSAT-2, we were informed, is currently used to monitor ice conditions.<sup>79</sup>

The Northern Watch Technology Demonstration Project was also mentioned at our meeting.<sup>80</sup> Led by Defence Research and Development Canada, Northern Watch is a series of trials to develop combinations of assorted surface, underwater and space-based sensors and systems at critical choke points in the Northwest Passage, which may at some point provide additional monitoring capability in the Canadian Arctic.<sup>81</sup>

#### 5. Planned Arctic/Offshore Patrol Ships

Six to eight armed, multi-purpose and ice-capable Arctic/Offshore Patrol Ships (AOPS) were announced by the federal government in July 2007 to enable the Navy to patrol Canada’s northern waters, including in the Northwest Passage, but also Canada’s EEZ off the Pacific and Atlantic coasts throughout the year.<sup>82</sup> The AOPS are expected to enhance the Navy’s ability to support other government departments and agencies in responding to illegal fishing,

<sup>77</sup> Transport Canada, “Spill Prevention: National Aerial Surveillance Program,” <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/oep/ers/nasp.htm>.

<sup>78</sup> DND, “Polar Epsilon Project,” <http://www.admpa.forces.gc.ca/news-nouvelles/news-nouvelles-eng.asp?cat=00&id=2931>.

<sup>79</sup> René Grenier, Deputy Commissioner, CCG, *Committee Proceedings*, 21 September 2009.

<sup>80</sup> Brig.-Gen. Dave Millar, *Committee Proceedings*, 21 September 2009.

<sup>81</sup> Defence Research and Development Canada, “Northern Watch TD,” [http://www.ottawa.drdc-rddc.gc.ca/html/nw\\_2009-eng.html](http://www.ottawa.drdc-rddc.gc.ca/html/nw_2009-eng.html).

<sup>82</sup> The vessels have an estimated acquisition cost of \$3.1 billion, and another \$4.3 billion will be required for operation and maintenance over their 25-year lifespan. In August 2007, the federal government announced \$100 million in funding to develop a berthing and refuelling facility at the deepwater port of Nanisivik, in Nunavut. Located in Strathcona Sound inside the eastern entrance to the Northwest Passage, the base, which is expected to be fully operational by 2015, will serve as a staging area for the AOPS, enabling them to resupply, refuel, embark equipment and supplies, and transfer personnel. The facility will also support other government departments, including the Canadian Coast Guard.

search and rescue, illegal immigration, environmental protection, disaster response, criminal activities and drug smuggling – non-military threats.

As envisioned, these “Class 5” ice-strengthened ships will be able to operate in up to one metre of first-year ice (with old ice inclusions) during the navigable season when shipping activity is likely to take place. The AOPS will be armed with 25-mm cannons and equipped with landing pads for Cyclone helicopters, have a range of 6,000 nautical miles, be able to sustain operations in northern waters for up to four months, and have an ice capability exclusively for their own mobility (i.e., they will not be providing icebreaking services to others). Being hybrid design of necessity, their speed in open water will be less than a frigate or a destroyer.<sup>83</sup>

The AOPS project is currently in the definition stage, so that the first ship is not expected to be delivered until 2014.<sup>84</sup> Captain (Navy) E.G. Bramwell, project manager of the AOPS, advised the Committee that because of cost constraints six ships rather than eight are more likely to be constructed.<sup>85</sup>

## **6. Coast Guard Icebreakers and Marine Communications and Traffic Services**

By virtue of its presence in the North, the Canadian Coast Guard – the most visible federal marine presence in northern waters – is Canada’s “eyes on the water.” Each year, from late June to early November, seven icebreakers are deployed for the summer season from the southern regions of the country to the Arctic, where they perform a broad range of important tasks, such as icebreaking, search and rescue, the placing of navigational aids, and vessel support to other government departments.

For the North, the Coast Guard also operates two seasonal Marine Communications and Traffic Services (MCTS) centres, one in Iqaluit and the other in Inuvik. MCTS screen vessels before they enter the NORDREG system and gather foreign-flag vessels’ pre-arrival information reports 96 hours before they enter Canadian waters. The Coast Guard is provided with information from vessels using the Automated Information System,<sup>86</sup> a shipboard

<sup>83</sup> Commodore J.E.T.P. Ellis, Director General Maritime Force Development, DND, *Committee Proceedings*, 27 October 2009.

<sup>84</sup> The procurement strategy for AOPS is subject to the Canadian Shipbuilding Policy Framework, which states that the federal government will procure, repair and refit vessels in Canada.

<sup>85</sup> Captain (Navy) E.G. Bramwell, Project Manager – Arctic Offshore Patrol Ship, DND, *Committee Proceedings*, 27 October 2009.

<sup>86</sup> Gary Sidock, *Committee Proceedings*, 5 November 2009.



broadcast transponder system capable of sending ship information (e.g., such as identification, position, heading, and ship length).

The Committee was informed that the Coast Guard is implementing a system of Long Range Identification and Tracking (LRIT) of ships.<sup>87</sup> LRIT is a satellite-based vessel monitoring tool designed to track SOLAS-class vessels; 500 ships a day are being tracked by this method. That number is expected to increase to 1,000 a day when the system is fully operational in March 2010.<sup>88</sup>

Put simply, it is the Canadian Coast Guard that provides Canada with most of the maritime awareness information in the Arctic.<sup>89</sup>

## 7. Marine Security Operations Centres

There are two Maritime Command Marine Security Operations Centres (MSOCs) led by National Defence. One is located in Halifax, Nova Scotia; the other, in Esquimalt, BC, was visited by Committee on 26 September 2009. For the Arctic, the two MSOCs divide their areas of responsibility longitudinally at 95 degrees west.

Staffed jointly by the Canadian Border Service Agency, National Defence, DFO (including the Canadian Coast Guard), the RCMP, and Transport Canada, the MSOCs represent a “whole-of-government” policy on marine security-related matters. Their purpose is to monitor Canada’s ocean approaches and enable the various federal departments and agencies that have an interest in marine security to work collaboratively in collecting, exchanging and analyzing information about marine traffic. The objective is to proactively identify threats and to assist the lead department/agency in coordinating a response.<sup>90</sup>

## D. Conclusion and Recommendations

Canada claims that the waters of the Archipelago, including those of the Northwest Passage, are internal waters over which it enjoys full sovereignty. That sovereignty

<sup>87</sup> René Grenier, *Committee Proceedings*, 21 September 2009. The International Maritime Organization to which Canada belongs introduced provisions for contracting governments to undertake the LRIT of SOLAS-class passenger vessels and cargo vessels of 300 gross tonnage or more on international trips. Contracting governments are entitled to receive LRIT information about ships required to be LRIT compliant, including foreign-flag vessels that have indicated their intention to enter a port facility and foreign-flag vessels navigating within 1,000 nautical miles of the coast.

<sup>88</sup> Gary Sidock, *Committee Proceedings*, 5 November 2009.

<sup>89</sup> René Grenier, *Committee Proceedings*, 21 September 2009.

<sup>90</sup> Joe Oliver, *Committee Proceedings*, 5 November 2009.

entails the right to pass laws and regulations to protect Canadian interests, including those of Canada's northern populations.

A primary concern for Canada is that ships transiting the Northwest Passage recognize Canadian sovereignty and comply fully with the Canadian regulations. The evidence previously heard by the Committee (last year) suggested that, without Canada taking adequate control measures with respect to unauthorized shipping activity, the Passage risks becoming progressively "internationalized" and subject to right-of-transit passage.

Not all countries agree with Canada's position that the Northwest Passage is a national sea route requiring Canada's consent for foreign use. Canada faces a potential challenge to its sovereign right to control shipping activity in the waterway. No country has taken Canada to court over the matter, but Canada should nonetheless take any opportunity to negotiate acceptance of our position with other countries, in particular the United States.

Last year, witnesses at our hearings believed the United States might be more inclined to support or recognize Canada's legal claim if Canada had the tools to enforce its laws and regulations. Their testimony suggested that an agreement could be negotiated for the joint management of the Northwest Passage, as was achieved by the International Joint Commission for managing the St. Lawrence Seaway. Since then, however, US policy in the Arctic (the US Presidential Directive of 9 January 2009) has made it very clear that the United States views "freedom of the seas" as a "top national priority" and the Northwest Passage as "a strait used for international navigation" where a "regime of transit passage applies" – making the issue with the Americans more difficult to resolve.

Canada should nevertheless proactively engage the United States to settle the dispute. The disagreement was partly set aside in 1988, when Canada and the US signed the Arctic Water Cooperation Agreement by which both countries sought to cooperate in order to facilitate navigation by their icebreakers in their respective Arctic waters.<sup>91</sup> The United States undertook to request Canada's "consent" for "all navigation by US icebreakers within waters claimed by Canada to be internal," without prejudice to either country's legal position vis-à-vis Arctic waters. A practical solution was reached, and one that did not set (from the US standpoint) an unwanted legal precedent elsewhere in the world.

---

<sup>91</sup> Rob Huebert, Briefing to the Committee, Victoria, 26 September 2009. The agreement resulted from *Polar Sea's* transit of the Northwest Passage in 1985.

There may be opportunities for further cooperation between Canada and the United States. Although the two countries disagree over the legal status of the Northwest Passage and the maritime boundary between Alaska and Yukon, both share a number of common values and interests, including environmental protection, security and safety, and effective search and rescue services. We both have a strong tradition of working cooperatively, such as through the NORAD Command, which had its responsibilities expanded in May 2006 to include warning of potential maritime threats.<sup>92</sup>

Climate change, receding sea ice and increased marine activity underscore the need for more monitoring and control. Since August 2009, the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* applies in waters up to 200 nautical miles from shore. The Committee strongly supports the new regulations expected for the 2010 shipping season to make NORDREG a mandatory vessel reporting system.

By making NORDREG compulsory, Canada will improve safety and help ensure that its shipping standards are applied. Coast Guard Marine Communications and Traffic Services centres need to be informed about the movements of ships, given the limited number of Coast Guard icebreakers available to respond to incidents. Mandatory reporting will enhance Canada's maritime domain awareness in the Arctic. By requiring ships to report to NORDREG, Canada will be sending the message internationally that it is committed to its claim that the Northwest Passage is part of its internal waters.

There are gaps in Canada's current vessels reporting requirements, however. Vessels under 300 gross tons are currently exempt from reporting to NORDREG, and this is not expected to change as a result of the anticipated new regulations.<sup>93</sup> Pleasure craft, fishing vessels and government vessels are exempt from submitting a pre-arrival information report 96 hours before entering Canadian waters, including Arctic waters, under the *Marine Transportation Security Act*. Under the *Customs Act*, persons on vessels passing through Canada's northern waters (i.e., in transit) are not required to report to the Canada Border Services Agency unless they come ashore.<sup>94</sup> At present, there is no regulation of any kind requiring a vessel transiting the Northwest Passage to notify anyone in Canada at any time, provided that the vessel in question does not land.

---

<sup>92</sup> The assignment of forces to respond to such threats, however, remains the responsibility of respective national authorities.

<sup>93</sup> Government of Canada, Response to SCOFO (2009), recommendation 11.

<sup>94</sup> Philip Whitehorne, *Committee Proceedings*, 5 November 2009.



Thus, Canada would not necessarily know if a vessel the size of *Berserk II* was in our northern waters, unless the vessel voluntarily reported or was detected. Even if the whereabouts of such a vessel were known, Canada would be unable to do anything about it if the vessel did not land.

Flights over Canada's North are "limited."<sup>95</sup> National Defence CP-140 Aurora surveillance fleet is being modernized, with some aircraft being removed from service. The overall fleet size will in future be smaller, which could be problematic if more flights over the Northwest Passage are required.

An important issue raised in testimony was the ability of Canada's maritime forces to operate in the North. Although the Navy was said to have the capability to assert Canadian sovereignty in the Atlantic and Pacific oceans, according to National Defence, Canada does not have "the tools to do the fundamental job in the Arctic."<sup>96</sup> In this regard, the planned acquisition of the Arctic/Offshore Patrol Ships (AOPS), which are to become operational between 2015 and 2020, are expected to make up for the deficiency.

Obviously, maintaining the status quo is not a viable long-term option for Canada. Indeed, the Government of Canada sees an enforcement need in the Arctic. The Canadian Forces are not mandated to enforce Canadian domestic laws. The naval AOPS are expected to provide support to other government departments/agencies when responding to constabulary matters, and the first AOPS will not be operational until 2015. What does Canada do in the meantime?

Only the Canadian Coast Guard is capable of providing on-water platform support to other government departments/agencies in ice conditions, and only the Coast Guard has the requisite experience and expertise in northern waters, which present some of the harshest conditions for navigation in the world.<sup>97</sup> Although the Coast Guard does not have a direct enforcement role either (unlike its counterpart in the United States) and there are no plans to provide the agency with such a role,<sup>98</sup> on the East Coast some CCG vessels do carry guns.

---

<sup>95</sup> Gary Sidock, *Committee Proceedings*, 5 November 2009.

<sup>96</sup> Commodore J.E.T.P. Ellis, *Committee Proceedings*, 27 October 2009.

<sup>97</sup> The Canadian Navy has not operated a fully ice-capable vessel built for the Arctic since 1957. In May 2009, the Committee recommended the deployment of multi-mission Coast Guard icebreakers as a cost-effective alternative to Canada's surveillance and sovereignty patrol needs in the Arctic (recommendation 14).

<sup>98</sup> George Da Pont, Commissioner, CCG, *Committee Proceedings*, 2 April 2009. The mandate of the Canadian Coast Guard is stated in the *Oceans Act* and the *Canada Shipping Act, 2001*. See CCG, "Mission, Vision and Mandate," <http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Mission>.

**Recommendation 1:**

The Committee recommends that all foreign vessels that enter Canada's Arctic waters be required to report to NORDREG, regardless of vessel size or tonnage.

**Recommendation 2:**

The Committee recommends that, as a precautionary measure at least in the interim period before the new naval Arctic/Offshore Patrol Ships (AOPS) are built and deployed, the Government of Canada:

- a) arm Canada's Coast Guard icebreakers with deck weaponry capable of giving firm notice, if necessary, to unauthorized foreign vessels for use in the Northwest Passage; and
- b) provide on-board personnel from appropriate government agencies that have the authority to enforce Canadian domestic laws with small arms.

**Recommendation 3:**

The Committee recommends that the Government of Canada proactively engage the United States in bilateral discussions to resolve their dispute over the Northwest Passage.

**Recommendation 4:**

The Committee recommends that a Cabinet committee on Arctic affairs, chaired by the Prime Minister and comprising the Ministers of Indian and Northern Affairs, Fisheries and Oceans, National Defence, Environment Canada, Natural Resources, Foreign Affairs and International Trade, and Transport Canada, be created to further develop national Arctic policy, in cooperation with the three territorial governments, and to ensure that attention to northern issues and Arctic policy is maintained.

**Recommendation 5:**

The Committee recommends that until the CP-140 Auroras are replaced by new patrol aircraft in 2020, the Government of Canada consider expanding maritime air surveillance in Canada's North either by increasing Canadian Forces capability or contracting specially equipped aircraft from the private sector.

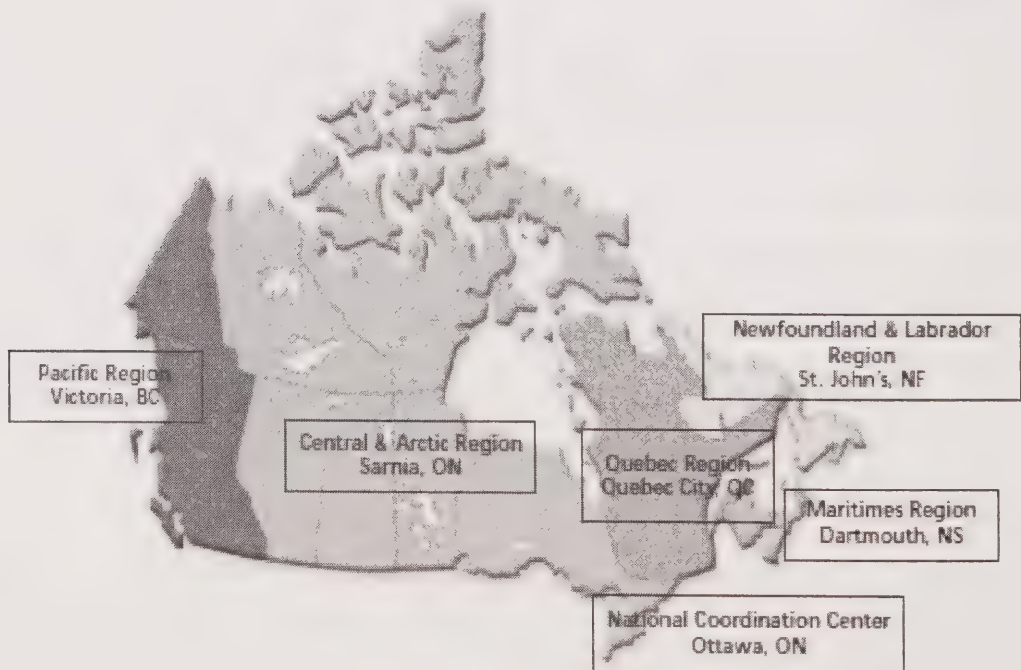
## OPERATIONAL/DOMESTIC MATTERS

### A. Current Role and Operations

Future challenges faced by Canada in the maritime Arctic will involve more than conducting surveillance, monitoring and enforcement activities. Initiatives to increase the presence and capacity of the Canadian Forces in the Arctic, although important, are only part of the solution.

Of the Canadian Coast Guard's five administrative regions, the Central and Arctic Region, with regional headquarters in Sarnia, Ontario, is by far the largest geographically (Map 2). The region covers not only the entire Canadian Arctic Archipelago north of 60, toward the North Pole and those waters of Ungava Bay, Hudson Bay, and James Bay south of 60, but also the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway.<sup>99</sup>

**Map 2 – CCG Fleet Regional Operations Centres**



Source: CCG, *2007–2008 Fleet Annual Report*, p. 6.

<sup>99</sup> CCG, "Icebreaking," [http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/Central\\_Arctic/Icebreaking](http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/Central_Arctic/Icebreaking)



In Canada's Arctic region, the Canadian Coast Guard plays a unique role. CCG vessels provide a wide range of essential northern shipping services. In performing considerable and critical work in the Arctic, the Coast Guard's red-and-white icebreakers and helicopters are Canada's most visible federal marine presence and a strong symbol of Canada's sovereignty.

Each year, from late June to early November, the Coast Guard deploys from southern Canada two heavy icebreakers, four medium icebreakers and one light icebreaker to the Arctic, including the western Arctic,<sup>100</sup> to perform a broad range of important tasks in support of economic and commercial development – escorting ships through the ice-covered waters,<sup>101</sup> keeping navigation channels open, breaking ice for commercial shipping, clearing ice in harbours, and maintaining navigation aids. The vessels deliver supplies to remote settlements such as Kugaaruk, where commercial ships do not go, and provide annual icebreaking support to the US Military Sealift Command at Thule, Greenland.<sup>102</sup>

In the western Arctic, three Coast Guard vessels (not ice-capable) operate on the Mackenzie River and in the Beaufort Sea. Two of the vessels support aids to navigation along the Mackenzie River, while the other supports scientific research.<sup>103</sup>

The Canadian Coast Guard provides considerable platform support for scientific endeavours in the Arctic. In this respect, DFO depends heavily on its fleet. Examples of important DFO-specific scientific work supported by the agency include bathymetry in support of Canada's submission to the United Nations Commission on the Limits of the Continental Shelf and hydrographic surveys for the production of navigational products and services in support of an anticipated increase in shipping.

Canadian and other scientists also make use of Coast Guard vessels as platforms for a wide variety of scientific missions pertaining to climate change and the northern environment. For instance, *CCGS Amundsen*, Canada's first dedicated Arctic science icebreaker (formerly known as *CCGS Franklin*), is used to facilitate major federal scientific initiatives, such as the ongoing work of ArcticNet.

If requested, CCG icebreakers provide logistical and platform support to the RCMP and the Canadian Forces and conduct joint exercises with National Defence (Operation

---

<sup>100</sup> The seven vessels are in various parts of the Arctic, depending on the year and the operation.

<sup>101</sup> The CCG escorted 29 ships in the Arctic between June and November 2008. CCG, *Business Plan 2009–2012*, 2009, p. 36, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00029/docs/ccg-bp09-eng.pdf>.

<sup>102</sup> In return, the United States provides icebreaker support for Canadian missions in the western Arctic.

<sup>103</sup> George Da Pont, *Committee Proceedings*, 12 May 2009.

NANOOK). The Coast Guard's experience and expertise are recognized worldwide, and most of its commanding officers have over 20 years' experience in the Arctic. Experienced ice captains were said to be one of the agency's most valuable assets. In addition to the officers and crew that operate the icebreakers, close to 70 other CCG employees are assigned to onshore operations on a seasonal basis.<sup>104</sup>

Icebreakers are not the Coast Guard's only presence in the Arctic, however. Other essential services are delivered in Canada's northern seaways, which are used for the resupply of communities, the export of raw materials, tourism, and science-related activity. These services include:

- Marine Communications and Traffic Services during the Arctic navigational season, including monitoring international marine radio distress frequencies, broadcasting ice and marine weather information (supplied by Environment Canada) and navigational warnings, and screening ships entering Arctic waters;<sup>105</sup>
- Aids to Navigation (e.g., buoys and beacons) to help ensure vessels' safety by reducing the risks of grounding and collision. The Coast Guard places and maintains over 1,500 visual and aural aids on the Mackenzie River from Great Slave Lake to Tuktoyaktuk, over 300 across the Arctic Ocean and some 30 or so in Hudson Bay and James Bay;<sup>106</sup>
- Search and Rescue (SAR), typically involving pleasure craft or local community vessels;
- Environmental Response, given that the Coast Guard has the primary response lead for pollution incidents or environmental accidents north of 60 and
- Waterways Management, which, in the western Arctic, includes forecasting water levels during the summer navigation season on the Mackenzie, Liard and Peel rivers.<sup>107</sup>

In June 2008, the Minister of Fisheries and Oceans implemented a three-year moratorium on Arctic marine service fees in order to reduce the cost of transportation for northern residents who rely on marine resupply.<sup>108</sup>

<sup>104</sup> CCG, *Business Plan 2009–2012*, 2009, p. 14.

<sup>105</sup> In 2007, the IMO confirmed Canada in its role as international coordinator and issuing service for navigational warnings for two of five new Navigational Areas (NAVAREAs) in the Arctic. A NAVAREA is a geographical sea area designated to coordinate the transmission of marine safety information. The Coast Guard plans to begin delivering this service in 2010.

<sup>106</sup> Navigation safety information is also provided through the publication of monthly Notices to Mariners, lists of lights and buoys, and an annual edition of *Notice to Mariners*.

<sup>107</sup> SCOFO (2009), p. 48–9. The Coast Guard also provides cargo management and coordination for Iqaluit, Nunavut.

<sup>108</sup> Previously, marine navigation service fees applied to Canadian commercial ships transiting to and from waters north of 60, but no fees were charged when voyages took place entirely north of 60. Each year, CCG icebreakers

## B. Vessel Activity in the Western Arctic

Although the Canadian maritime Arctic is ice-covered most of the year, more favourable sea ice conditions for navigation are expected in summer. With the expansion of resource development and growing demand for seasonal resupply by growing communities, regional shipping is expected to increase in the Canadian Arctic.<sup>109</sup>

Shipping is an economical means to move goods to, from and within the region. There are few roads in the North, and air services are infrequent and costly. Several communities in the Northwest Territories, and all Nunavut communities, are located on or have access to tide water, and depend on community resupply (also known as the sealift or coastal Arctic shipping) for goods from the south.<sup>110</sup> This activity is serviced by southern points of origin, both east and west. Many types of vessels are used, including tankers, general cargo vessels, and combinations of shallow draft tugs and barges. Tugs and barges typically handle cargo in the shallow waters of the western Canadian Arctic, while conventional ocean-going ships are used in the eastern Arctic.

Situated on the south shore of Great Slave Lake and known as “the hub of the North,” Hay River is the location of the Canadian Coast Guard’s only base in the western region. This is where Canada’s northernmost railway ends and the Mackenzie “river road” to the Beaufort Sea begins. Vessel traffic along the Mackenzie, Canada’s longest river, was said to have increased in recent years. The waterway is navigable for approximately five months of the year, and sections of the waterway are used as an ice road in winter.

Northern Transportation Company Limited (NTCL),<sup>111</sup> a 100% Inuit-owned company, is the primary carrier in the region. NTCL operates tugs and vessels used in sealift operations and a large number of barges that carry bulk container modules and oil cargo. In summer, cargo is transported from NTCL’s freight-handling terminal at Hay River across Great Slave Lake down the Mackenzie River to Tuktoyaktuk, NTCL’s main staging and transshipment point. From Tuktoyaktuk, tugs travel to points as far west as Barrow (Alaska) and as far east as

---

escort an average of 12 foreign-flag ships, which do not pay for the service. René Grenier, *Committee Proceedings*, 21 September 2009.

<sup>109</sup> AMSA (2009), p. 38; Patrick Borbey, *Committee Proceedings*, 26 March 2009.

<sup>110</sup> The exception is northern Yukon, where there are no communities on the Beaufort Sea coast.

<sup>111</sup> NTCL is a member of the NorTerra Inc. group of companies. NorTerra is owned by the Inuvialuit Development Corporation of the Western Arctic and Nunasi Corporation, on behalf of the Inuit of Nunavut. This year (2009) marked the 75<sup>th</sup> anniversary of NTCL. See NTCL, [http://www.ntcl.com/about\\_us/index.html](http://www.ntcl.com/about_us/index.html).



Taloyoak in the Kitikmeot region of Nunavut. From Halifax, cargo is also transported to Churchill, Manitoba, where it is transferred onto NTCL barges for shipment to communities in the Kivalliq region (the central region of Nunavut) on the west Coast of Hudson Bay.

At a briefing at NTCL's head office in Hay River, the Committee learned that the company had introduced a new service this year in the Kitikmeot region (the western region of Nunavut). Cargo can be loaded onto barges in Richmond, BC, and towed by a large-capacity tug north along the coast of British Columbia, around Point Barrow (Alaska), and then east for delivery to communities along the Arctic coast.

Renewed interest in oil and gas exploration and development in the western Arctic is expected to result in more vessel and barge traffic. The region is poised to become a hub of considerable economic activity once the proposed Mackenzie Gas Project (MGP) gets underway.<sup>112</sup> More vessel traffic is expected to result from the MGP during its construction phase, which would entail dredging the river.<sup>113</sup> The MGP would also enhance the commercial potential of offshore hydrocarbon activity.<sup>114</sup> At the time of writing this report, the project was still under review by regulatory authorities.

In June 2008, the federal government received record-breaking bids for offshore oil and gas exploration leases in the Beaufort Sea, including a \$1.2 billion bid for the rights to explore an offshore area of 611,000 hectares.<sup>115</sup> If the MGP does not go ahead, offshore gas/oil would likely eventually be shipped to market by tanker vessel. However, there are no deepwater ports in the western Canadian Archipelago (or on Alaska's North Slope, for that matter). Tuktoyaktuk was said to have a port, but situated as it is in the delta of the Mackenzie River, the high degree of silting was viewed as a significant impediment to the development of the region's hydrocarbon resources.<sup>116</sup>

---

<sup>112</sup> The MGP is a joint proposal by Imperial Oil Resources Ventures Limited, Shell Canada Limited, ConocoPhillips Canada (North) Limited, ExxonMobil, and the Aboriginal Pipeline Group, representing Aboriginal interests. Approximately 1,300 kilometres in length, the project would include natural gas development in the Mackenzie River Delta, gathering lines, processing facilities, and a pipeline to transport gas south through the Mackenzie Valley to northern Alberta.

<sup>113</sup> Mardy Semmler, Lands Manager, Gwich'in Tribal Council, *Committee Proceedings*, 23 September 2009.

<sup>114</sup> Current activities associated with offshore licences in the Beaufort Sea are at the stage of preliminary exploration. Exploratory drilling is not expected before 2013 at the earliest. Michael Wernick, Deputy Minister, Indian and Northern Affairs Canada, 30 October 2009.

<sup>115</sup> In 2008, an offshore lease sale conducted by the US Minerals Management Service for the US Arctic totalled nearly \$US 2.7 billion.

<sup>116</sup> Duane Smith, *Committee Proceedings*, 23 September 2009.

There are currently no operating mines in the Northwest Territories that involve Arctic shipping, but mining activity in western Nunavut is expected once a number of projects get underway. In Nunavut, new bulk exports are expected to include magnetite from Roche Bay (shipped from a port near Igloolik in the Foxe Basin), lead/zinc/copper concentrate from Izok Lake (shipped out from Gray's Bay or Bathurst Inlet), and iron ore from Mary River (shipped out from a port at Steensby Inlet in the Foxe Basin). In Nunavik (northern Quebec), the Raglan Mine delivers, via cargo ship, nickel ore concentrates from Deception Bay to Quebec City.

### C. Icebreaking

Climate change and economic development have led to demands for extended periods of navigation through ice both in the south and in the Arctic. The evidence suggests that demand for icebreaking services could soon outstrip the agency's ability to deliver such services.

According to Assistant CCG Commissioner Wade Spurrell (Central and Arctic Region), because of the increase in navigable waters that has resulted from climate change, "people are looking for more Coast Guard services, both on the east and west coast and on the Great Lakes and in the North," and the agency is "hard pressed to meet the anticipated demand in all areas at the same time."<sup>117</sup>

Oil and gas exploration and production in the western Arctic, as well as mining projects in western Nunavut, will require Coast Guard icebreaking support and other services, such as the provision of navigation aids.<sup>118</sup> Up-to-date charts, an essential tool for safe navigation, especially in the harsh conditions of the North, will be needed. Aboard *CCGS Sir Wilfrid Laurier*, the Committee was advised that hydrography was a large part of the ship's mission because so much of Canada's northern waters are currently uncharted, and that more vessels with multi-beam echo sounders are needed.<sup>119</sup> Without additional resources and ships, we were told, the job of surveying Canada's Arctic waters could take another 30 years to complete.

As envisioned, the planned naval Arctic/Offshore Patrol Ship will require Coast Guard icebreaking support to extend their geographical reach and the length of their operating season.<sup>120</sup>

<sup>117</sup> *Committee Proceedings*, 21 September 2009.

<sup>118</sup> Approximately 10% of Arctic waters are charted to modern hydrographic standards. CBC, "Canada to boost efforts to chart Arctic waters," 4 May 2009, <http://www.cbc.ca/technology/story/2009/05/04/arctic-marine-charts.html>

<sup>119</sup> Echo sounders provide an accurate picture of the seabed over wide swaths underneath the ships.

<sup>120</sup> Government of Canada, Response to the Committee's May 2009 report (recommendation 14).

Ironically, as sea ice recedes and navigation increases, more icebreaking will be needed. Icebreakers are needed because ice conditions are expected to vary considerably in the Canadian Arctic from year to year. As the polar cap breaks up, what multi-year ice is left in the Arctic Ocean will continue to shift toward the western channels of the Canadian Arctic Archipelago, moved by winds and currents known as the Beaufort gyre, which will tend to maintain, or even increase, the hazard to shipping in the Northwest Passage as long as there is a supply of ice from the Arctic Ocean.<sup>121</sup>

At present, the Coast Guard has two heavy icebreakers and four medium icebreakers, one of which is dedicated to science.<sup>122</sup> Each year, the ships are deployed to the Arctic in June. Because these vessels are incapable of operating there in winter, they are redeployed south by early November. Although these vessels are maintained in excellent condition, they were originally built to operate in the St. Lawrence Seaway, not the Arctic Ocean.<sup>123</sup>

As for the United States, the US Coast Guard (USCG) has three icebreakers, of which two – *Polar Star* and *Polar Sea* – have exceeded their intended 30-year service lives. *Polar Star* is not operational and has been in dry dock since 1 July 2006.<sup>124</sup> The third polar icebreaker, *Healy*, is used primarily for scientific purposes. Built in 2000, *Healy* is the newest ship and was visited by the Committee in September 2009.

At a briefing in Juneau, Alaska, in September 2009, Rear Admiral Christopher C. Colvin, Commander of USCG District 17, indicated that the USCG's ice operations consist mainly of helping to move goods and personnel in support of scientific and national security activity. The (US) National Science Foundation (NSF) funds the costs of operating and maintaining the ships because such a large portion of icebreaking operations are conducted in support of NSF research. Projections from the NSF forecast a continued demand for this service, but given the implications of climate change and increased shipping, USCG icebreakers will likely be involved in ice operations similar to those in the Great Lakes within the next decade.<sup>125</sup>

---

<sup>121</sup> Natural Resources Canada, *From Impacts to Adaptation: Canada in a Changing Climate 2007, 2008*, Chapter 3, Northern Canada, sections 4.5 "Transportation," and 4.5.1 "Marine Traffic."

<sup>122</sup> Other ice-capable vessels can also be assigned seasonally to the Arctic. See CCG, "The Icebreaking Fleet," [http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Ice\\_Fleet](http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Ice_Fleet).

<sup>123</sup> SCOFO (2009), p. 49.

<sup>124</sup> Dr. Betsy Baker, Brief Submitted to the Committee, 16 June 2009.

<sup>125</sup> In 2007, the US National Academy of Sciences found that the United States needed to construct at least two new polar icebreakers to maintain polar icebreaking capacity. See (US) National Academy of Sciences, "Two New Polar



Unlike Russia, neither Canada nor the United States has a polar-class icebreaker capable of operating in the Arctic year-round. With its fleet of nuclear and conventional fuel-powered heavy icebreakers, Russia is by far the largest and the best-equipped icebreaking nation in the world.

As for Canada's most capable icebreaker, the 40-year-old flagship *CCGS Louis S. St-Laurent*, the February 2008 Budget announced \$720 million in funding to replace the ship with a new polar icebreaker (to be named after the Right Honourable John G. Diefenbaker) with greater capabilities and able to operate in the Arctic for nine months of the year. Built in 1969, *CCGS Louis S. St-Laurent* is scheduled to be decommissioned in 2017. With the exception of the *Louis*, however, there are no plans to replace the existing icebreaker fleet until 2020.<sup>126</sup>

The rest of the fleet is also aging (Table 1). Canada's newest icebreaker, *CCGS Henry Larsen*, is over 20 years old. *CCGS Terry Fox*, built in 1983 and the only icebreaker other than *CCGS Louis S. St-Laurent* with true Arctic capability, is fast approaching the end of its operational life and will need to be replaced two years or so after the *Louis*.<sup>127</sup>

**Table 1 – Heavy and Medium CCG Icebreakers**

Icebreaker	Year Built
<i>CCGS Louis S. St-Laurent*</i>	1969
<i>CCGS Terry Fox*</i>	1983
<i>CCGS Henry Larsen</i>	1987
<i>CCGS Pierre Radisson</i>	1978
<i>CCGS Des Groseilliers</i>	1982
<i>CCGS Amundsen**</i>	1979

\* Heavy icebreaker.

\*\* Dedicated to science in the summer.

Source: Canadian Coast Guard, "Icebreaking Fleet," [http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Ice\\_Fleet](http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Ice_Fleet).

Appearing before the Committee on 21 April 2009, Auditor General Sheila Fraser pointed out that the estimated useful life of an icebreaker was around 30 years and that Canada's icebreakers would be between 40 and 50 years old when they reach their currently scheduled

Icebreakers Needed to Project U.S. Presence and Protect Interests in Arctic and Antarctic," News release, 26 September 2006, <http://www8.nationalacademies.org/onpinews/newsitem.aspx?RecordID=11753>.

<sup>126</sup> Government of Canada, Response to SCOFO (2009), recommendation 13.

<sup>127</sup> George Da Pont, *Committee Proceedings*, 2 April 2009.

replacement date.<sup>128</sup> The Auditor General's 2007 Status Report noted that the replacement schedule for the icebreaking fleet was becoming outdated and unrealistic, and that it provided for replacing many vessels long after they have passed their estimated useful lives.

#### **D. Environmental Response**

Regional shipping is expected to increase in the Canadian Arctic,<sup>129</sup> and more resource development activity and more navigation will increase the risk of environmental accidents. North of 60, the Canadian Coast Guard is the lead federal agency responsible for responding to ship-source pollution incidents.<sup>130</sup>

According to the Coast Guard, the risk of oil pollution in the Arctic is greatest when communities are resupplied. Community resupply involves the transfer of fuel oil from ships to shore using floating hoses. It was explained to the Community that ship owners are required to report any spills and initiate a response, which is monitored by the Coast Guard. The Coast Guard may assist in responding to a spill, or may assume control if the polluter is unable to respond adequately, is unwilling to take action or is unknown (in the case of a mystery spill).

Crew aboard commercial oil tankers and CCG icebreakers carry marine oil-spill response equipment and are trained in its use, and so are Coast Guard personnel on shore. In addition, an inventory of response equipment, such as booms and skimmers, is maintained at ten community depots strategically located throughout the North.<sup>131</sup>

The Coast Guard's environmental response system incorporates what was described to the Committee as a "cascaded approach." If a marine spill exceeds the capability of a community to respond (or that of an available icebreaker), air-transportable equipment would be deployed from an environmental response base at Hay River, NWT, where a larger inventory of equipment is stored. The Committee visited the Hay River response base in September 2009. More equipment is cached in Churchill, Iqaluit and Tuktoyaktuk. During our fact-finding, we

---

<sup>128</sup> The 2007 Status Report examined whether any progress had been made in addressing recommendations made in audits tabled in 2000 (on "Fleet Management") and in 2002 (on "Contributing to Safe and Efficient Marine Navigation"). Auditor General of Canada, Chapter 4: Managing the Coast Guard Fleet and Marine Navigational Services – Fisheries and Oceans Canada, 2007 February Status Report, [http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/English/parl\\_oag\\_200702\\_04\\_e\\_17470.html](http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/English/parl_oag_200702_04_e_17470.html).

<sup>129</sup> AMSA (2009), p. 38.

<sup>130</sup> See CCG, "Environmental Response," [http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/Ccg/wm\\_Los\\_Page5](http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/Ccg/wm_Los_Page5). Transport Canada oversees the marine pollution response regime.

<sup>131</sup> Gary Sidock, *Committee Proceedings*, 5 November 2009. The Coast Guard also has a large barge in the Arctic to store the contaminants.

learned that first-response capabilities were being augmented at the ten community depots and were being expanded to include seven additional communities.<sup>132</sup>

Regarding pollution close to shore, Duane Smith, vice chair of Inuvialuit Regional Corporation,<sup>133</sup> asked that local volunteers be trained in oil spill containment, at least for the initial phase of a response until the Coast Guard is able to intervene. Training was said to be focused on crew aboard the commercial oil tankers. Other participants at our meetings noted that community-level training had ceased in recent years because of a lack of funds.

Jody Snortland Pellissey of the Sahtu Renewable Resources Board<sup>134</sup> mentioned in her testimony in Inuvik that a barge had run aground near the community of Wrigley, NWT, in 2008, causing a fuel spill. Communities downstream had not been informed, she said, and it took several weeks to clean up. The territorial government's Department of Environment and Natural Resources had been the first to respond and inform the board and the communities. Ms. Pellissey asked that in future the Coast Guard immediately inform communities when spills occur, hoped to see a quicker response on the part of the Coast Guard, and also asked that a fuel barge used on Great Slave Lake for the annual supply of a fishing lodge be inspected.<sup>135</sup>

Throughout the North a major worry was the level of preparedness in responding to a major oil spill. In Nunavut, for instance, the mayor of Cambridge Bay and the hamlet's councillors asked to see the response plan.

Billy Storr of the Inuvialuit Game Council,<sup>136</sup> in his presentation to the Committee in Inuvik, questioned Canada's ability to respond to an offshore oil spill in the Beaufort Sea. He noted the absence of an industry response organization (RO) in the North<sup>137</sup> and said that offshore-capable equipment and trained personnel are lacking. Mr. Duane Smith likewise emphasized in his presentation the apparent lack of local emergency response and

---

<sup>132</sup> Budget 2007 provided the Coast Guard with \$2.2 million in funding (over three years) to enhance Canada's capacity to respond to marine oil spills in the Arctic. The Coast Guard will complete the distribution of environmental response equipment packages in the North in 2009–10. DFO, *Canadian Coast Guard Business Plan 2009–2012*, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00029/docs/ccg-bp09-eng.pdf>, p. 14.

<sup>133</sup> The Inuvialuit Regional Corporation has overall responsibility for managing the affairs of the Inuvialuit Settlement Region.

<sup>134</sup> The board is a regional co-management board in the Sahtu Settlement Area established through the Sahtu Dene and Metis Comprehensive Land Claim Agreement.

<sup>135</sup> Jody Snortland Pellissey, Executive Director, Sahtu Renewable Resources Board, *Committee Proceedings*, 23 September 2009.

<sup>136</sup> Under the Inuvialuit Final Agreement, the council represents the collective Inuvialuit interest in all matters pertaining to the management of wildlife and wildlife habitat in the Inuvialuit Settlement Region.

<sup>137</sup> In southern Canada, certified ROs provide marine oil-spill response services. They are industry-managed and funded by fees charged to users.



management capabilities to deal with ocean-related incidents such as oil spills. People need to be reassured that the equipment is up to date, he said, because the status and quality of the equipment is uncertain.<sup>138</sup> Canada should be preparing for an accident the size of the *Exxon Valdez* disaster, according to Vic Gillman, chair of the Inuvialuit Fisheries Joint Management Committee,<sup>139</sup> not for fuelling spills from small ships.<sup>140</sup>

### E. Search and Rescue

Increased marine activity, resource development activity and tourism will increase the risk of search and rescue (SAR) incidents. The ability to provide SAR services, an important means for Canada to demonstrate its commitment to sovereignty, presents unique challenges in the vast, sparsely populated region that is the Canadian Arctic.

The lead minister responsible for Canada's National SAR Program is the Minister of National Defence, but the Canadian Coast Guard, which falls under the Department of Fisheries and Oceans, is responsible for the marine component of the Program. The Coast Guard defines SAR as "the search for, and the provision of aid to, persons, ships or other craft which are, or are feared to be, in distress or imminent danger."<sup>141</sup>

Joint Rescue Coordination Centres (JRCCs) manage the National Defence and the Coast Guard response to air and maritime SAR incidents. The JRCCs are staffed by SAR coordinators who operate 24/7, year round, and who send the most effective resources to deal with a particular incident. For most of Canada's Arctic, the Canadian Forces provide fixed- and rotary-wing SAR aircraft from CFB Trenton<sup>142</sup> (Map 3), while the Coast Guard relies primarily on its helicopters and icebreakers, which do not operate year-round in the region.

<sup>138</sup> Duane Smith, *Committee Proceedings*, 23 September 2009.

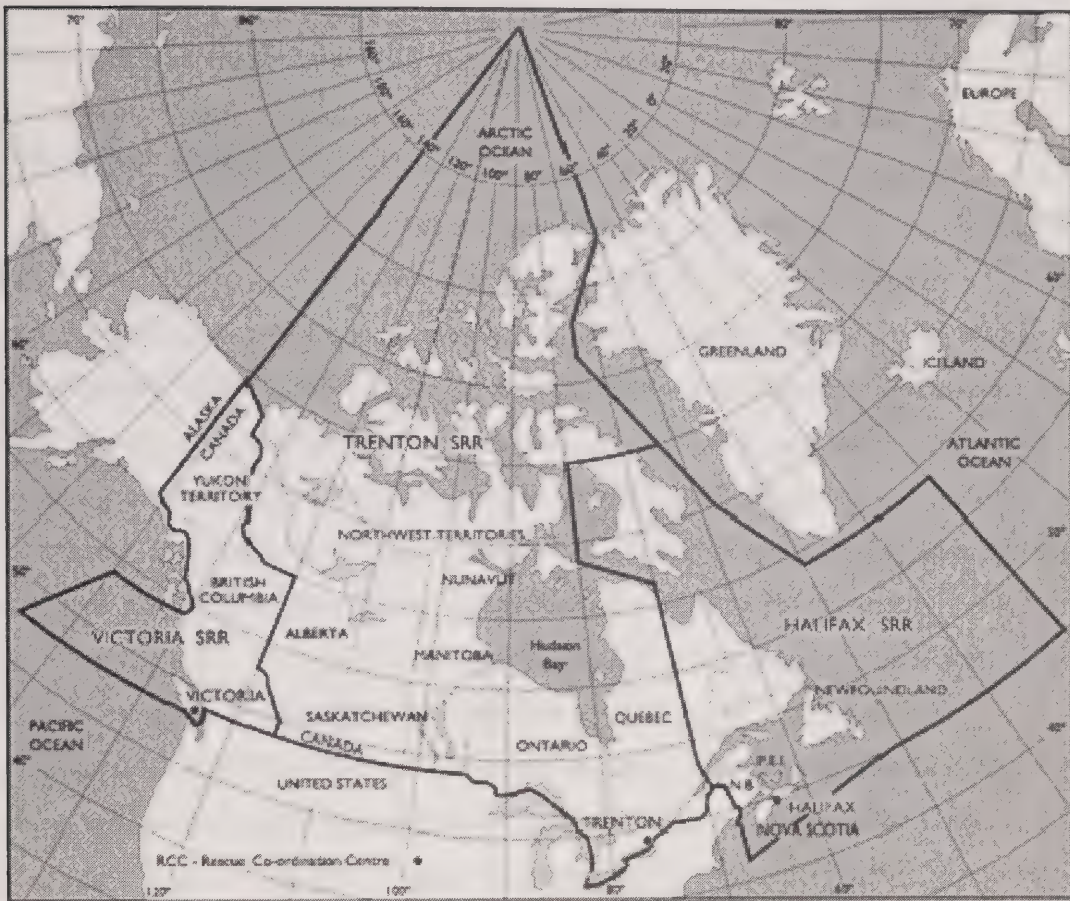
<sup>139</sup> The Fisheries Joint Management Committee is a co-management body that provides advice to DFO and the Inuvialuit Game Council.

<sup>140</sup> Vic Gillman, Chair, Fisheries Joint Management Committee, *Committee Proceedings*, 6 October 2009. This year (2009) marks the 20<sup>th</sup> anniversary of the Exxon Valdez disaster. The oil tanker, owned by the former Exxon Shipping Company, ran aground in March 1989, spilling more than 41 million litres of crude oil into Prince William Sound, Alaska.

<sup>141</sup> CCG, Maritime Search and Rescue (SAR) in Canada, "National Search and Rescue Program (NSP)," [http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/SAR\\_Maritime\\_Sar](http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/SAR_Maritime_Sar).

<sup>142</sup> National Defence, "General Information," <http://www.airforce.forces.ca/8w-8e/sqns-escs/page-eng.asp?id=664>. National Defence also coordinates the activities of the Civil Air Search and Rescue Association (CASARA), a volunteer SAR organization.

**Map 3 – National Defence Search and Rescue Regions**



Source: Transport Canada, <http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/publications/tp14371/SAR/1-0.htm>.

The Coast Guard performs a number of other SAR-related tasks, including the detection of maritime incidents and the conduct of prevention. The agency also oversees the activities of the Canadian Coast Guard Auxiliary (CCGA), a non-profit organization of dedicated volunteers – commercial fishers and pleasure boaters who donate their time and vessels, or volunteers from local communities who enroll to crew community-based response vessels. In Canada's North, the CCGA provides critical marine SAR in many isolated coastal areas.<sup>143</sup>

<sup>143</sup> There are units in Cambridge Bay (six members, two vessels), Rankin Inlet (14 members, two vessels), Yellowknife (25 members, three vessels), Fort Resolution (three members, one vessel), Fort Chipewyan (ten members, two vessels), Inuvik (12 members, one vessel), Aklavik (ten members, one vessel), and Hay River (15 members, three vessels). The Committee was advised that new units were recently established in Aklavik, Rankin Inlet and Pangnirtung, and that additional units are being considered.



New CCGA units are being contemplated for communities along the Mackenzie River, an initiative that the Committee strongly supports. The CCGA is funded in part by the Canadian Coast Guard through a contribution agreement for out-of-pocket expenses incurred while engaged in authorized activities.<sup>144</sup> In Hay River, the Committee was astounded to hear that federal funding is not provided for the purchase of equipment. In order to pay for the replacement of tangible assets, funds are raised by donations, raffles, and bingos.

A matter frequently raised in our informal discussions in the western Arctic was the increase in polar ship tourism, along with the concern that the vessels used for this purpose may not necessarily be suited for navigation in Arctic waters. Small foreign pleasure craft are increasingly showing up in Canada's northern waters. So far, there have been fewer cruise ship excursions in Canadian waters than in Alaska and Greenland, but if traffic increases, infrastructure and passenger safety needs will become of increasing concern. In Alaska, we heard that the United States has very little SAR capability along the North Slope, and would be hard pressed to respond to an accident in the Beaufort Sea.

The Committee heard that the JRCC in Victoria works very closely with the adjacent Rescue Coordination Centre in Juneau, Alaska. When a distress call is received, it is not unusual for the US Coast Guard (USCG) to respond to incidents in Canadian waters, and vice versa, depending on who is closer to the area in question.<sup>145</sup>

In September 2009, the Committee visited the USCG Air Station Sitka, where the Committee received briefings on base operations and also witnessed a SAR demonstration involving the deployment of a rescue swimmer from a helicopter.

Three rescue helicopters (Sikorsky HH-60J Jayhawks) are Air Station Sitka's primary tool for SAR in its area of responsibility, which includes Southeast Alaska, from Dixon Entrance north to Central Alaska, and from the Alaska–Yukon border west to the central Gulf of Alaska – approximately 12,000 tidal miles of rugged coastline and one of the most demanding flight environments for USCG aircraft operations. Air Station Sitka maintains a 24-hour SAR alert crew and averages 140 SAR cases a year, with about half of the cases involving the conduct of air ambulance missions (e.g., from small villages, logging camps, boats and cruise ships).

---

<sup>144</sup> Nationally, the CCGA is organized into six federally incorporated organizations that parallel the Coast Guard's regions. The Minister of Fisheries and Oceans maintains a formal Contribution Agreement with each corporation. Five-year Contribution Agreements with the six corporations were signed in 2007–2008.

<sup>145</sup> The primary SAR air resource in the Victoria region is 442 Transport and Rescue Squadron located at 19 Wing Comox on Vancouver Island, where there are five Cormorant CH-149 helicopters and six DeHavilland CC-115 Buffalo fixed-wing aircraft.



Air crew and helicopters are used not only in SAR, but also for homeland security, environmental response, various missions in cooperation with federal, state, and local government agencies, maintaining marine aids-to-navigation, and fisheries enforcement.<sup>146</sup>

## **F. Canada–US Cooperation**

Besides the provision of SAR services, the CCG and the USCG cooperate and share information on an ongoing basis in a number of other areas.

At our briefings in Juneau, Alaska, Rear Admiral Christopher C. Colvin, Commander of USCG District 17, outlined for the Committee the five fundamental roles of the USCG: maritime safety, maritime security, maritime mobility, national defence, and protection of natural resources. In Alaska, a state that has more coastline than the remaining forty-nine US states combined, District 17 provides federal oversight and is the primary responder for all environmental maritime protection and response issues. District 17's overarching Arctic policy and mission is Operation Arctic Crossroads, a multi-agency initiative to expand Arctic domain awareness and secure US interests in the Arctic.

The USCG has been an agency of the US Department of Homeland Security since 2003 and is one of the five branches of the US military in wartime;<sup>147</sup> unlike the civilian Canadian Coast Guard, it is a law-enforcement organization. District 17's major enforcement mission is domestic fisheries in the Gulf of Alaska, the Bering Sea, and the Aleutian Islands.<sup>148</sup> Unlike other USCG districts, halting the flow of illegal drugs and the entry of aliens is not a primary focus.

Although the mandates of the USCG and the CCG differ, this does not affect in any way the joint work they conduct in the Arctic. Joint mapping between Canada and the United States of the extended continental shelf was frequently mentioned at our meetings as a good example of practical and useful cooperation.

Building on the success of their first joint mapping cruise of the seabed in the western Arctic Ocean in 2008, Canada and the United States conducted a second joint mapping

---

<sup>146</sup> An Aids to Navigation Team and a Buoy Tender are also located at Air Station Sitka.

<sup>147</sup> The other four branches of the US military are the Army, the Air Force, the Navy, and the Marine Corps.

<sup>148</sup> Alaska's commercial fisheries represent over half of total US total seafood landings, and the state has 8 of the 20 largest US seafood ports. The Alaskan seafood industry is the largest private-sector employer (30,000 are employed year-round in fishing and 70,000 in summer). The groundfish fishery is among the largest in the world. Alaska produces most of the world's supply of wild chinook, sockeye and coho salmon. The value of the total landed catch was US \$1.7 billion in 2008. Approximately 13,000 vessels are involved in commercial fisheries.

survey in the western Arctic Ocean, from 7 August to 16 September 2009. Both missions involved *CCGS Louis S. St-Laurent* and USCG cutter *Healy*, which Committee members visited when they were in Juneau, in September 2009. The two icebreakers were said to complement each other by collecting different types of data; the *Louis S. St-Laurent* gathered seismic data to measure the thickness of sediments, while the *Healy* undertook bathymetric surveys to determine the depth and shape of the seabed.<sup>149</sup> The joint missions were considered a great success, and a third joint expedition is being planned in 2010.<sup>150</sup>

At a briefing in Victoria, BC, on 26 September 2009, Vija Poruks, Assistant Commissioner for the Canadian Coast Guard, Pacific Region, indicated to the Committee that the CCG actively deals with two of the four USCG districts in the Pacific region: District 17 in Alaska and District 13 in Washington and Oregon.<sup>151</sup> The working relationship between the CCG and its US counterparts was described to the Committee as “excellent.”

The CCG and the USCG have joint responsibility in implementing the bilateral Canada–United States Joint Marine Pollution Contingency Plan (JCP), which provides a framework for Canada–US cooperation in response to marine pollution incidents in the inland or coastal waters of both countries, and regarding major incidents in one country in which the assistance of the neighbouring country is needed.<sup>152</sup>

An annual Canada–United States Coast Guard Summit serves as a forum for the exchange of information and coordination of effort. Joint maritime security exercises are conducted periodically in northern waters between the two Coast Guards. The two agencies participate in the North Atlantic Coast Guard Forum (five member countries) and the North Pacific Coast Guard Forum (20 member countries).

Professional exchanges and visits regularly take place to promote the sharing of best practices and the mutual understanding of operational procedures.

---

<sup>149</sup> The 41-day mission in 2009 revealed a buried extinct volcano and a very large, previously unknown seamount located about 700 nautical miles north of Alaska.

<sup>150</sup> The USCG and CCG also coordinate their icebreaking activities in the Great Lakes and assist each other with respect to navigational aids along the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes.

<sup>151</sup> The other two operational areas are District 11 in California and District 14 in Hawaii. With regional and fleet headquarters in Vancouver and Victoria, the Canadian Coast Guard, Pacific Region, is responsible for more than 27,000 km of coastline in Yukon and British Columbia. For Juan de Fuca Strait and Puget Sound, a cooperative vessel traffic services agreement is in place to ensure safe and efficient navigation.

<sup>152</sup> See Environment Canada, “Environmental Emergencies: Contingency Planning,” <http://www.ec.gc.ca/ee-ue/default.asp?lang=En&n=0187A1E9>.

## G. Political Support, Future Role

The Canadian Coast Guard performs considerable and critical work in the Arctic, a region of tremendous potential. Its vital role will become ever more critical in the coming years.

The Coast Guard supports other government departments and agencies by providing ships, helicopters and other services. Canada relies on its icebreakers as a primary means of projecting its sovereignty in the Arctic. Research on fisheries, oceanography, seabed mapping and marine climate depends on its vessels. Vessels and commerce depend on the agency for marine communications and traffic management. The Coast Guard supplies isolated northern communities, breaks ice for northern commercial shipping, maintains navigational aids in northern seaways, and provides for marine pollution response. Everyone relies on the Coast Guard for marine search and rescue. The Coast Guard provides most of Canada's maritime awareness picture in the Arctic.

The history of what is now known as the Canadian Coast Guard dates back to the Department of Marine and Fisheries in 1867.<sup>153</sup> It moved to the Department of Transport in 1936, and then to DFO in 1995. A number of difficulties were encountered in the years immediately following the amalgamation of the Coast Guard with DFO. The two organizations had different structures and corporate cultures, and the focus was on cost reduction and efficiency.<sup>154</sup> Today, the CCG fleet numbers 114 vessels, compared with the 198 vessels the Coast Guard operated before the merger.<sup>155</sup>

Significantly, on 1 April 2005, the Coast Guard became a Special Operating Agency within DFO to affirm its role as a national institution, to ensure that the fleet provides services to other government clients (e.g., National Defence, Environment Canada, the RCMP, DFAIT, Transport Canada, Natural Resources Canada, the Natural Sciences and Engineering Research Council of Canada), and to allow the agency more autonomy and operational flexibility.<sup>156</sup>

<sup>153</sup> CCG, "History," <http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/History>.

<sup>154</sup> SCOFO (2009), p. 62–6.

<sup>155</sup> CCG, "Our Vessels and Helicopters,"

[http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Careers\\_Vessels\\_Helicopters](http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Careers_Vessels_Helicopters).

<sup>156</sup> In December 2003, the policy functions related to the Coast Guard's responsibilities for regulatory policy for marine safety, boating safety and navigable waters protection were transferred to Transport Canada.



Prior to the transition in 2005, Coast Guard operations reported to DFO regional offices. They now report to the CCG Commissioner, who reports to the Minister of Fisheries and Oceans through the deputy minister, an arrangement that was said to give the agency more operational independence and greater ability to manage its budget.<sup>157</sup>

In 2007, the Auditor General's Status Report on "Managing the Coast Guard Fleet and Marine Navigational Services" made only one recommendation: "that the Coast Guard establish its priorities for improvement, setting clear, achievable goals for each priority," that "sufficient and appropriate resources should be allocated to each priority" and that managers and organizational units "be accountable for achieving the expected results." The reason given to the Committee by Auditor General Sheila Fraser was that the Coast Guard needed to focus its limited resources on a number of key issues.<sup>158</sup> The 2007 Status Report noted that the replacement schedule for the icebreaking fleet was becoming outdated and unrealistic.

Participants at our meetings, such as Ethel Blondin-Andrew, Chairperson of the Sahtu Secretariat,<sup>159</sup> felt that the Coast Guard needs to be recapitalized. Only recently has it been recognized that the Coast Guard needs to be rebuilt.

Financial commitments made in recent budgets are said to represent the first investments since the mid-1980s.<sup>160</sup> Since 2005, the Government of Canada has earmarked \$1.4 billion to acquire 17 new large vessels, 12 of which are to replace existing vessels that will be taken out of service, including *CCGS Louis S. St-Laurent*.<sup>161</sup>

According to the Coast Guard, as the signs of climate change in the Arctic are becoming more apparent – less multi-year sea ice, less ice cover in summer and increased variability from season to season – the demands for Coast Guard services are increasing.<sup>162</sup> In May 2009, the Committee recommended that the Coast Guard, as the expert agency on the maritime situation facing Canada in the Arctic, formulate and implement a long-term strategic

<sup>157</sup> George Da Pont, *Committee Proceedings*, 12 May 2009.

<sup>158</sup> Sheila Fraser, Auditor General of Canada, *Office of the Auditor General of Canada, Committee Proceedings*, 21 April 2009. The Coast Guard responded by developing three-year business plans that set out a long-term approach to address the challenges faced by the Coast Guard. In addition, mid-year progress reports are prepared and made publicly available.

<sup>159</sup> *Committee Proceedings*, September 2009.

<sup>160</sup> George Da Pont, *Committee Proceedings*, 12 May 2009. Between February 2006 and March 2007, funding was announced for the purchase and maintenance of three offshore fisheries science vessels, one offshore oceanographic science vessel, and 12 midshore patrol vessels – all of which will have no capacity for Arctic operations. Budget 2009 provided funding to acquire 98 small vessels and barges to enhance refits and life extensions on larger vessels.

<sup>161</sup> *Ibid.*, 2 April 2009.

<sup>162</sup> CCG, 2007–2008 *Fleet Annual Report*, p. 25, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00092/docs/Fleet-Annual-Report-ENG.pdf>.

vision to guide it for the future (recommendation 10). Since then, the Coast Guard has been developing a long-term (10- to 15- year) strategic “Arctic Vision,” championed by the CCG Commissioner which the government plans to have in place in 2010.<sup>163</sup>

In Cambridge Bay, the mayor and town councillors asked for a year-round Coast Guard presence in their community, just like the RCMP. In Alaska, the Committee learned that the USCG is shifting operations northward. USCG District 17 is in the process of assessing the effectiveness of its capabilities in the Arctic to ascertain what organizational changes are needed to facilitate a full-time presence.

In Canada, the Coast Guard operates from five regions across the country, each region being responsible for maritime safety, environmental protection, facilitating maritime commerce, and supporting Canada’s maritime priorities. In each region, Regional Operations Centres task and deploy vessels and personnel as required.

As for Canada’s North, the entire region is administered from regional headquarters in Sarnia, Ontario. The reason given to the Committee is that CCG operations are seasonal and that it would be difficult to justify having permanent and ongoing infrastructure in the North. When asked if the Coast Guard had any plans for moving the administration of its services from Sarnia to the North, the CCG Commissioner answered:

[T]here is little doubt in my mind that at some point the Coast Guard will have a northern operation based full time in the North. It is inevitable. The issue is when does it become feasible, over what time frame? These are the considerations that we have been looking at.<sup>164</sup>

## H. Conclusion and Recommendations

Many of the challenges faced by Canada in defending and consolidating Canada’s sovereignty in the Arctic are related in various ways to the Coast Guard, the agency that helps safeguard the values and environmental and economic interests of Canadians, especially those who live in the North. The Committee believes that Canada has a responsibility to affirm its control of the Northwest Passage, part of its internal waters.

<sup>163</sup> René Grenier, *Committee Proceedings*, 21 September 2009.

<sup>164</sup> *Committee Proceedings*, 12 May 2009.

Although Canada and the United States have different positions on key issues, such as where to place the maritime boundary between Alaska and Yukon in the Beaufort Sea, and over the legal status of the Northwest Passage, from an operational standpoint, there is a great deal of cooperation between the CCG and the USCG, which the Committee wishes to see continue.

Climate change is extending the duration of the navigable season in the Arctic, and the demand for marine services will only intensify. Given the Coast Guard's enormous importance in the rapidly changing Arctic, Canada will need to ensure that the agency has the capacity, tools and equipment to do the job for which it is mandated.

In the Committee's view, the CCG icebreaking fleet will not be adequate once shipping increases.<sup>165</sup> Coast Guard icebreakers currently serve as platforms in support of all at-sea Government of Canada programs and missions in the Arctic (e.g., security and enforcement, search and rescue, environmental response, icebreaking, and resupply). But the agency presently has a limited capacity to navigate in Canada's Arctic, and although everyone supports the replacement of the 40-year-old *CCGS Louis S. St-Laurent* with a new polar icebreaker with greater capabilities, the announced new icebreaker will have the capacity to operate in the Arctic for only nine months of the year.

Canada should be planning for the replacement of the remaining icebreakers with new heavy icebreakers capable of operating year-round in the Archipelago and on the extended continental shelf.<sup>166</sup>

Through the Coast Guard's Arctic Response Strategy, pollution response equipment is placed at a number of sites in the Arctic to manage fuel spills that result from the transshipment of oil when communities are resupplied. Community-level training to contain oil spills has ceased in recent years because of a lack of funds, and the evidence given to the Committee suggests that the Coast Guard would be hard pressed to respond adequately to a large spill in offshore areas or in ice-covered waters. The response time – a major worry in the North – would depend on the ability to move equipment. In the case of a major incident, the cleanup effort would obviously be more difficult in the Arctic.

---

<sup>165</sup> Paradoxically, as sea ice recedes and navigation increases, greater icebreaking capability will be required because sea ice will continue to form in winter. As the polar ice cap breaks up, heavy ice conditions are expected to persist for some years in certain areas because the ice pack tends to be pushed toward the Canadian Arctic Archipelago.

<sup>166</sup> Because icebreakers are complex and unique ships, the lead time to put a new vessel out to sea is 8–10 years from decision to replacement. More icebreakers would be a cost-effective response to Canada's surveillance and sovereignty patrol needs in the Arctic.



Canada will need to develop its SAR capabilities further. The ability to provide SAR is an important means for Canada to demonstrate its commitment to sovereignty in the vast and sparsely populated region that is the Canadian Arctic. Over 100,00 international flights transit over the Canadian Arctic each year. As sea traffic increases, the potential for accidents will rise. If an accident were to happen in Canada's vast Arctic, would Canada be able to respond, especially in winter?

Canada is planning and preparing for what is likely to become a much busier Arctic. Canada will need to build up its Coast Guard with added capabilities and equipment, and to provide it with adequate funding to carry out what will become an expanding role in the North.

#### **Recommendation 6:**

**The Committee recommends that the "Arctic Vision" include the notion of the Coast Guard, along with the Canadian Forces, having a year-round northern operation administered in the North to demonstrate that Canada is serious about protecting Canadian interests and the interests of Canada's northern residents.**

#### **Recommendation 7:**

**The Committee recommends that Canada develop a long-term plan and provide the funding necessary for the acquisition of a suitable number of new multi-purpose polar icebreakers capable of operating year-round in its Arctic Archipelago and on the continental shelf.**

#### **Recommendation 8:**

**The Committee recommends that the Canadian Coast Guard identify areas in the Arctic at high risk of a major cargo or oil spill, assess current response capabilities, and communicate the results of the assessment to Canada's northern communities. The Government of Canada should provide funding to train northern residents in the use of oil spill containment equipment for oil spills close to shore.**

#### **Recommendation 9:**

**The Committee recommends that additional federal funding be provided to the Canadian Coast Guard Auxiliary for the purchase of tangible assets directly related to the provision of search and rescue services.**

## APPENDIX 1

### NORTHERN STRATEGY COMMITMENTS



Government of Canada  
Gouvernement du Canada

#### Recent Northern Strategy Commitments

##### Sovereignty

##### Strengthening Our Presence

- \$720 million to procure a new Polar Icebreaker – the CCGS John G. Diefenbaker
- Procuring new Arctic/Offshore Patrol Ships
- Expansion and modernization of the Canadian Rangers
- Establishing a Canadian Forces Army Training Centre in Resolute Bay
- Establishing a deep-water berthing and fuelling facility in Nanisivik
- Launching RADARSAT II satellite
- Ongoing military exercises and surveillance operations such as Operation Nanook

##### Enhancing our Stewardship

- Introducing new ballast water control regulations
- Amending the Arctic Waters Pollution Prevention Act
- Making reporting mandatory for all vessels under NORDREG

##### Defining Our Domain and Advancing Our Knowledge

- An additional \$40 million over four years to fund scientific studies to determine the full extent of Canada's continental shelf as defined under UNCLOS

##### Economic and Social Development

##### Supporting Northern Economic Development

- \$50 million to establish an Economic Development Agency for the North
- \$90 million for the renewal of the Strategic Investments in Northern Economic Development program
- Launching the Northern Regulatory Improvement Initiative
- Issuing \$1.8 billion in offshore oil and gas exploration licenses in the Beaufort Sea
- \$120 million over two years to extend the Mineral Exploration Tax Credit
- Establishing a three-year moratorium on the application of Marine Navigation Services Fees

- Investing \$100 million in geo-mapping in the North to inform and guide the private sector in its mineral and petroleum exploration efforts
- Increasing funding for tourism promotion and community cultural and heritage institutions
- Negotiating basin-opening financial support for the Mackenzie Gas Project
- Providing \$37.6 million in support of environmental assessments, regulatory coordination, science, and Aboriginal consultations related to the Mackenzie Gas Project

### **Addressing Critical Infrastructure Needs**

- \$42 million to establish a commercial fisheries harbour in Pangnirtung
- Investing in Northern infrastructure, including recreational and green infrastructure
- Extending broadband service to under-served communities

### **Supporting Northerners' Well-Being**

- Investing \$200 million over two years for social housing in the North.
- \$20 million over 2 years to increase the daily residency deduction for Northerners
- Supporting the Aboriginal Skills and Employment Partnership Program
- Increasing funding by \$195 million between 2006 and 2009 to enhance Territorial Formula Financing
- Delivering the Food Mail Program
- Improving territorial health systems and reducing reliance on outside care
- Strengthening support to Canada's university granting councils for research in support of industrial innovation, health priorities, and social and economic development in the North.
- Establishing graduate student fellowships on Canada's role in the circumpolar world

### **Environmental Protection**

#### **Being a Global Leader in Arctic Science**

- \$156 million, the largest single country investment, for International Polar Year research
- Committing to establish an Arctic Research Station, including \$2 million to support a feasibility study for the research station
- \$85 million to upgrade the existing network of Arctic research infrastructure
- Signing a memorandum of understanding with the United Kingdom for cooperation in polar research activities



**Protecting Northern waters and lands**

- Establishing conservation areas and national parks
- \$15 million over three years to create and expand protected areas in the Northwest Territories
- Supporting the Health of the Oceans initiative
- Accelerating action on the reclamation and remediation of federal contaminated sites across Canada.

**Governance****Made-in-the-North Policies and Strategies**

- Negotiating and implementing land claims and self-government agreements with Aboriginal Northerners

**Providing the Right Tools**

- Advancing devolution and implementation of agreements to build effective governance models

Source: Government of Canada

## APPENDIX 2

### GOVERNMENT OF CANADA RESPONSE TO THE REPORT OF THE STANDING SENATE COMMITTEE ON FISHERIES AND OCEANS: *RIISING TO THE ARCTIC CHALLENGE: REPORT ON THE CANADIAN COAST GUARD*

8 October 2009

#### Introduction:

The Government of Canada would like to thank the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans (SCOFO) for its Second Report: *Rising to the Arctic Challenge: Report on the Canadian Coast Guard (CCG)*. The Government has thoroughly reviewed, and given careful consideration, to the recommendations contained in this report.

The Government is actively involved in the North, which is one of its top priorities, and has made extensive progress on its Northern Strategy, a horizontal initiative led by Indian and Northern Affairs Canada (INAC), which was announced by the Prime Minister in August 2007 and recently reaffirmed with the publication of the policy paper *Canada's Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future*.

The purpose of this whole-of-government approach to the North is to provide an integrated Northern Strategy focused on: exercising Canada's Arctic sovereignty as international interest in the region rises; encouraging social and economic development and regulatory improvements that benefit Northerners; adapting to climate change and ensuring sensitive ecosystems are protected for future generations; and, providing Northerners with more control over their livelihood.

Within this context, the Government agrees with the Committee's assessment of the need for intervention in the North in support of Canada's sovereignty and sovereign rights, as well as with the important role the CCG plays in the Arctic. The Government is also supportive of many of the Committee's recommendations, and is pleased to report that work is already underway, or has been completed, on many of these initiatives.

Regarding the various waterways known as the "Northwest Passage" (hereafter "Northwest Passage" refers to these various waterways), the Government has consistently stated in a number of forums that these waterways are internal waters of Canada, and that Canada has an unfettered right to regulate these waters as it would with regard to land territory. Navigation in these waters is taking place under Canadian regulation and control, and is subject to stringent environmental laws, such as the *Arctic Waters Pollution Prevention Act (AWPPA)*, which was amended in 2009 to extend its application from 100 to 200 nautical miles. The *AWPPA* applies to Canada's internal waters and to all of Canada's Exclusive Economic Zone (EEZ) in the Arctic.

In addition, Canada's presence and capacity in the Arctic are strengthened by CCG's vessel activities and maritime services, many of which are delivered in partnership with, and in support of, other federal departments and agencies, academic institutions, and northern communities. For example, the CCG provides: icebreaking services; aids to navigation; assistance in resupplying Arctic communities; marine communications and traffic services; and, support for scientific activities, such as those related to the International Polar Year (IPY) and establishing the limit of Canada's outer continental shelf consistent with the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). By undertaking these responsibilities, the CCG plays an important role in exercising Canada's sovereignty, and maintaining its security in the Arctic, which, in turn, helps safeguard Canadian values.

The Government agrees with the Committee on the need to engage with the international community. Canada asserts its leadership in the North through its foreign policy in the Arctic. It is a member of many multilateral organizations, such as the Arctic Council, the International Maritime Organization (IMO), the International Hydrographic Organization (IHO), and participated in the recently concluded IPY, which are important vehicles for advancing Canadian interests in the Arctic.

Canada engages with a number of Arctic coastal states and other interested states (e.g. China) and entities (e.g. the European Union [EU]). Canada also signed the Ilulissat Declaration, adopted in Greenland on May 28, 2008 by the five coastal states of the Arctic Ocean (Canada, the United States [US], Russia, Denmark, and Norway), which articulated the will to advance work on Arctic issues through existing frameworks of international agreements and UNCLOS, and agreed to intensify their cooperation in the areas of Search and Rescue (SAR), protection of the marine environment, safety of navigation, and scientific research, and to continue to contribute actively to the work of the Arctic Council.

Canada recently co-led the development of the Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA) with the US and Finland, which was presented at the Arctic Council Ministerial meeting in April 2009. The AMSA is the first comprehensive review of circumpolar shipping activities and will increase understanding of current and future shipping activities, as well as potential environmental and socio-economic implications in the Arctic.

Once again, the Government wishes to thank the Senate SCFO for its report. The Minister of Fisheries and Oceans, in collaboration with the Ministers of Transport, Infrastructure and Communities, National Defence, Indian Affairs and Northern Development and Federal Interlocutor for Métis and Non-Status Indians, and Foreign Affairs, will continue to work towards ensuring the safety and sustainability of the North for Canadians and Northerners.

### **Recommendation 1:**

**The Committee recommends that Canada uphold its position that the waters of the "Northwest Passage" are its internal waters, and that Canada should be prepared to defend any legal challenge.**

### **Response: The Government supports this recommendation**

The Government agrees with the Committee's recommendation and has consistently stated in a number of forums that the waterways of the "Northwest Passage" are internal waters of Canada and that Canada has an unfettered right to regulate these waters as it would with regard to land territory. Canada maintains that all waters within the Arctic archipelago are



internal waters of Canada by virtue of historic title. For greater clarity, Canada drew straight baselines around these Arctic islands in 1986. Since the internal character of these waters is derived from historic title and not the drawing of the baselines, no right of innocent passage or of transit passage exists through them. Further, title is not linked to the extent of the ice-cover and is consequently undiminished by any reduction of the ice.

Navigation in these waters is taking place under Canadian regulation and control and is subject to stringent environmental laws, such as the *AWPPA*. The disagreement with the US over the “Northwest Passage” is a dispute over the legal status of the waters and not over ownership or sovereignty. Despite this disagreement, Canada and the US signed the Agreement on Arctic Cooperation in 1988, which requires the US to seek consent for US government icebreakers to use these waters, without prejudice to either party’s legal position. The agreement has been respected and has worked well for both sides, thus Canada does not foresee any imminent challenges to its legal position. However, the Government will vigorously defend Canada’s position if it is challenged.

## **Recommendation 2:**

**The Committee recommends that Canada develop a much stronger year-round, national presence and enforcement capability to show the world that Canada is serious about controlling the “Northwest Passage”, protecting Canadian interests and Canada’s northern residents, and making the waterway a safe and efficient shipping route.**

## **Response: The Government supports this recommendation**

The Government remains committed to the protection of Canada’s safety, security, and the exercise of sovereignty in the Arctic, including in and around the “Northwest Passage”, through coordinated interdepartmental efforts. Safety, sovereignty, security, and enforcement activities in the Arctic feature prominently in the mandates of several departments and agencies.

The Arctic is a central focus of the Department of National Defence’s (DND) *Canada First Defence Strategy* (CFDS). As part of this Strategy, a number of investments and commitments have been made in both northern capabilities and presence of the Canadian Forces (CF), including:

- the planned acquisition of up to eight Arctic Offshore Patrol Ships (AOPS) by 2020, which are expected to be capable of operating in the first-year ice of Canada’s northern waters during the navigable season, including in the “Northwest Passage”, and will patrol Canada’s EEZ off all three coasts;
- the establishment of an Arctic training centre in Resolute Bay to allow the CF to train in the harshest Canadian climates;
- the creation of a berthing and refuelling facility in Nanisivik that will begin operations in 2015 to allow CF and CCG ships to refuel and resupply without having to rely on tankers;
- a primary reserve company which has been established in Yellowknife and the continued training of four Arctic Response Company Groups, which will be provided with specialized equipment and training to ensure they can operate effectively in the Arctic environment; and,
- the expansion of the Canadian Rangers to 5,000 personnel by 2011–12 (in May 2009, there were approximately 4400 Rangers, and 164 patrols had been established out of a planned 172).

DND is also enhancing its surveillance capabilities for the region, including through Polar Epsilon, a project designed to use the imagery from the RADARSAT II satellite to provide much better situational awareness of our Arctic land and waters.

The CCG provides a significant presence in the Arctic, including in the “Northwest Passage”, and supports enforcement activities. Annually, from late June to early November, when marine activity levels are highest, the CCG deploys its seven icebreakers and other vessels into the region. The CCG’s acquisition of a new Polar icebreaker, the *CCGS John G. Diefenbaker*, which was funded in Budget 2008 and is scheduled for delivery in 2017, will improve the CCG’s capabilities and extend its operating period in the Arctic from five months to nine months.

These CCG vessels provide a wide-range of essential northern shipping services, including: escorting commercial ships through ice to ensure access to Northern communities; supporting scientific endeavors, such as marine science, hydrographic charting and mapping the limit of Canada’s outer continental shelf in support of Canada’s submission to the Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS); aids to navigation in Canadian Arctic waterways; acting as the primary response lead for pollution incidents and environmental accidents north of 60° [latitude]; providing marine SAR capability; and, delivering food, cargo, and fuel to remote sites where commercial ships do not go. These vessels also support, when requested, the national security and enforcement mandates of other departments and agencies, including conducting joint national security exercises with DND.

The CCG is responsible for providing year-round Marine Communications and Traffic Services (MCTS) in the Arctic, which also demonstrates a strong Canadian presence in the region. The MCTS, which operates out of three Arctic Centres (two seasonal in Inuvik, Northwest Territories and Iqaluit, Nunavut and one in St. John’s, Newfoundland and Labrador, is responsible for a wide variety of services in the North, including: screening vessels for safety and environmental protection before they enter the Arctic Canada Traffic Zone; supporting Canada’s SAR responsibilities by monitoring radio channels; monitoring dangerous ice conditions; providing routing and meteorological information to facilitate safe sailing in the Arctic; providing marine telephone services, such as radio medical calls; gathering, on behalf of Transport Canada (TC), foreign-flag vessel Pre-Arrival Information Reports 96 hours before a vessel enters Canadian waters; and, beginning in 2010, enforcing the proposed new Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations (NORDREG) (currently known as the Arctic Canada Traffic System (NORDREG) for applicable vessels, which will further enhance Canada’s presence and control of marine activity in the North.

CCG is also helping to sustain the Government’s efforts to enhance maritime domain awareness in the Arctic through the implementation of the vessel Long Range Identification and Tracking (LRIT) system, pursuant to the IMO’s approval of the international regulation within the SOLAS Convention. The LRIT system is a satellite-based vessel monitoring tool designed to track SOLAS-class vessels, aid in SAR missions, and help address environmental response issues. In addition, Fisheries and Oceans Canada (DFO), through the Canadian Hydrographic Service, has a program for charting the northern waters pursuant to the *Oceans Act* to ensure that ships have the most up-to-date CHS charts and publications, as required by the *Canada Shipping Act, 2001, Charts and Nautical Publications Regulations 1995* and the *AWPPA*.

TC works closely with its partners in the North to ensure that Arctic shipping routes continue to be safe, secure, and efficient and to protect the Arctic marine environment. The *Marine*



*Transportation Security Regulations* requires non-SOLAS vessels over 100 gross registered tons or carrying more than 12 passengers and SOLAS vessels over 500 gross registered tons to submit a pre-arrival information report 96 hours prior to entering Canadian waters, including Arctic waters. While in Canadian Arctic waters, vessels of 300 gross registered tons or more report status and position information on a voluntary basis to NORDREG.

In addition, TC's National Aerial Surveillance Program (NASP) Dash 7 provides surveillance (approximately 400 hours in 2009) and support to CCG vessels in the Arctic during the shipping season. This surveillance aircraft has recently been modernized with an integrated suite of marine pollution surveillance equipment, which will enhance TC's ability to detect, classify, and track all targets of potential interest and marine oil spills.

With the information gathered during its surveillance patrols, the modernized Dash 7 will enhance Canada's protection of the Arctic's fragile marine ecosystem by deterring marine polluters while increasing Canada's maritime domain awareness. Also, the surveillance aircraft patrolling over the waters within the Arctic archipelago will constitute yet another example of Canada exercising its sovereignty over the region.

### **Recommendation 3**

**The Committee recommends that the Government of Canada consider Goose Bay, Labrador, as a sub-Arctic staging area for the coordination and support of CCG, fisheries, SAR, surveillance and other Arctic activities.**

#### **Response: The Government partially supports this recommendation**

The major Government asset and facility at Goose Bay is that of the CF air base, 5 Wing Goose Bay. Since the publication of the CFDS, work has been ongoing by DND to define and develop several courses of action to deliver enhanced northern and Arctic capabilities in support of an increased presence and capability in Canada's North. Given the significant amount of readily available DND/CF infrastructure at 5 Wing Goose Bay, it is logical to consider what role it might play in northern or sub-arctic training, staging and operations.

The DND/CF facilities at Goose Bay are also being used for other purposes. DND recently invested in resurfacing the runway at Goose Bay. The new runway enhances the marketability of Goose Bay to a wider range of commercial and military aviation and is essential to maintaining this world-class facility. A project has been initiated to upgrade the control tower and the precision approach and landing system. As well, Goose Bay has and will continue to be considered as a venue for foreign military and training and CF training activities, such as the hosting of Canada's National SAREX in 2007. Furthermore, Goose Bay will continue its role as a 1 Canadian Air Division/North American Aerospace Defence Command Deployed Operating Base.

CCG operates a Marine Communications and Traffic Services (MCTS) centre out of Goose Bay, which provides service for the Labrador coast, as well as the Davis Strait and the east coast of Baffin Island as required, and operates with ten staff on a 24/7, 365 days per year basis. Program requirements in that area, including SAR, are being met through a variety of CCG vessels operating out of the Newfoundland Regional base. The most recent review of SAR needs in this region showed a 97 percent achievement rate for the CCG's service requirements.



An analysis of the historical distribution of demand, as well as an assessment of future needs, determines that the greatest number of incidents can be responded to in the least amount of time utilizing the existing CF SAR basing solution. Demonstrating the capability to deliver a CF SAR response to the farthest reaches of our National areas of responsibility, within 11 hours of being notified, assures that incidents in all regions will receive a timely response. Goose Bay remains a valuable base in supporting SAR air operations in the North, as SAR helicopters from Gander and Greenwood will often use it as a refuelling point when accessing northern latitudes. CF fixed wing SAR aircraft have speed and range capabilities that allow them to access northern latitudes without refuelling in transit.

DFO also has an office in Goose Bay, which operates year-round to deliver departmental programs in Labrador, including: resource management through fisheries licensing, the development and implementation of fisheries management plans, and the delivery of Aboriginal programs; conservation and protection through enforcement of the *Fisheries Act*; and, habitat management through the regulation of the development of projects affecting fish and fish habitat. In addition, this office supports the negotiation and implementation of local Aboriginal Land Claims settlements.

#### **Recommendation 4:**

**The Committee recommends that the Nunavut Marine Council (NMC) (Part 4, Article 15.4.1 of the 1993 Nunavut Land Claims Agreement [NLCA]) be created as a forum for priority setting and planning, and as a practical means to enhance Canada's sovereignty in marine areas.**

#### **Response: The Government partially supports this recommendation**

Section 15.4.1 of the NLCA indicates that the Nunavut Impact Review Board (NIRB), the Nunavut Water Board (NWB), the Nunavut Planning Commission (NPC), and the Nunavut Wildlife Management Board (NWMB) may join together to act as a NMC or may separately advise and make recommendations to other government agencies (e.g. the CCG) on the marine areas of the Nunavut Settlement Area.

Since the effective date of the NLCA in 1993, these Boards (NIRB, NWB, NPC and NWMB) have periodically met as the NMC. During the 2008-09 fiscal year, INAC provided incremental funding to these Boards to allow for meetings among their respective Executive Directors to assess the viability, feasibility, and desirability of them convening as a NMC in a more regularized manner. It was determined at that time that permanently establishing a NMC was unnecessary as it was felt that the continued ad hoc, project/need-driven approach to joining together as a NMC was the appropriate approach.

In discussing planning and priorities for matters within their mandates, these Boards pass on advice and recommendations to the Government on the marine areas (either individually or as the collective NMC). By working collaboratively with the residents of the North, and by giving due consideration to the advice of the members of NMC, the Government not only demonstrates its commitment to the NLCA, but also enhances Canada's ability to exercise sovereignty over its Arctic marine areas.

However, it is important to note that there is no land claim obligation for the Government itself to establish a NMC – under the NLCA, the responsibility for determining the need for a NMC lies solely with existing Boards (NIRB, NWB, NPC and NWMB). Canada would

support the consideration of any future creation of a formal NMC upon receipt of a recommendation and appropriate justification by the Boards.

#### **Recommendation 5:**

**The Committee recommends that Canada assume a leadership role in promoting international cooperation on: (a) issues relating to continental shelf claims; and (b) the development of a mandatory common code relating to the construction, manning and equipment of all vessels operating in the Arctic Ocean equal to Canada's domestic standards.**

#### **Response A: The Government supports this recommendation**

International cooperation on continental shelf issues is important. Reflecting the stage of Canada's continental shelf submission preparation, efforts so far to promote international cooperation have focused almost exclusively on scientific cooperation in data collection and interpretation. As observed by the Committee, the Arctic is a difficult environment in which to conduct the scientific work necessary to collect the data to support Canada's submission to the United Nations Commission on the Limits of the Continental Shelf. It has only made sense to work with our Arctic neighbours in carrying out this research as all involved benefit from the sharing of resources, expertise and data. Canada's research activities have been led by Natural Resources Canada (NRCan) through the Geological Survey of Canada and DFO through the CHS.

In the western Arctic, Canada and the US conducted joint surveys in 2008 and 2009 using the *CCGS Louis S. St. Laurent* and the *USCGC Healy*. Since the *Louis* is equipped with a seismic array and the *Healy* is equipped with multi-beam sonar, the two ships complement each other by being able to collect different types of data. Having one ship break ice for the other also made it easier for the second ship to collect data. The joint missions were a great success and resulted in a large amount of high quality data. Canada and the US anticipate working together again in 2010 on a third joint survey. In the eastern Arctic, Canada and Denmark have collaborated to carry out bathymetric and gravity surveys, including a jointly run ice camp north of Ward Hunt Island.

Cooperation extends beyond data collection. Canada, Denmark and Russia share an interest in examining Arctic ridges, particularly the Lomonosov Ridge. Two trilateral scientific meetings to review data and exchange views and information were convened in St. Petersburg (November 2007) and Copenhagen (November 2008). Canada will host a third meeting in Halifax in November 2009. Canadian scientists have also participated in scientific conferences with broad international attendance to present joint interpretations from the collaborative surveys and discuss issues with peers.

The Government will continue to promote this direct cooperation on continental shelf delineation through activities and discussions with opposite and adjacent states. More broadly, the Government will continue to engage with other states with regard to the activities of the Commission on the Limits of the Continental Shelf and issues related to the outer continental shelf.

## **Response B: The Government supports this recommendation**

Canada is working internationally on Arctic shipping issues, with Canada taking a leading role on updating the IMO Guidelines for Ships Operating in Polar Waters. The IMO Guidelines provide requirements for ship design, construction, crew qualifications, equipment and operations.

Canada also supports the International Association of Classification Societies (IACS) Unified Requirements initiative (hull and machinery). Canada has supported many research and development projects that have underpinned the IACS Harmonized Polar Class Rules.

Together, the IACS Unified Requirements and the IMO Guidelines provide standards for, among other things: ship categories; navigation control systems; design ice loads; navigational equipment; extent of strengthened hull areas; structural strength; material standards; rudders; steering gears; nozzles; ice knives; shell plate requirements; and, ship subdivision/damage stability.

Canada also cooperates with other countries through the International Hydrographic Organization to develop internationally consistent navigation products as required under the *Canada Shipping Act, 2001* and *AWPPA*, and by leading the development of international standards on data collection, products and dissemination of products around the world.

TC plans to review and amend the *Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations* (ASPPR), which is a comprehensive package of construction standards and shipping control procedures pursuant to the *AWPPA*. The intent is to align the ASPPR with the proposed IMO Guidelines for Ships Operating in Polar Waters and the IACS Unified Requirements. TC also requires crew onboard ships operating in Arctic waters to comply with *Marine Personnel Regulations* and section 26 of the ASPPR, which details the qualifications of ice navigators, including the level of experience needed.

Canada's influence in the AMSA also resulted in a number of recommendations, including those that are intended to enhance Arctic marine safety. For instance, the AMSA recommends that Arctic states work together to:

- advance safety of Arctic marine shipping and to harmonize and enhance the implementation of the Arctic maritime regulatory framework;
- cooperatively support efforts at the IMO to strengthen, harmonize and regularly update international standards for vessels operating in the Arctic;
- explore the possible harmonization of Arctic marine shipping regulatory regimes within their own jurisdiction;
- support strengthening passenger ship safety in Arctic waters; and,
- support developing and implementing a comprehensive, multi-national Arctic SAR instrument.

### **Recommendation 6:**

**The Committee recommends that Canada demonstrate its commitment to international co-operation within the Arctic Council by re-establishing the position of Ambassador for Circumpolar Affairs (which was eliminated in 2006).**



**Response: The Government does not support this recommendation**

Canada is strongly committed to international cooperation within the Arctic Council. At their most recent meeting in Norway in April 2009, Arctic Council Ministers endorsed a number of major new initiatives in which Canada played a leadership role. These included the AMSA which complements Canada's actions to protect the Arctic environment and to enhance Arctic marine protection, safety and security. In recent speeches and meetings with his Arctic counterparts, Canada's Foreign Minister has underlined the importance of the Arctic Council and his priorities for strengthening it.

The Government will continue to foster international cooperation within the Arctic Council through various means. With regard to the position of Ambassador of Circumpolar Affairs, these functions have been assumed by a senior public servant in the Department of Foreign Affairs and International Trade (DFAIT).

**Recommendation 7:**

**The Committee recommends that DND make the Canadian Rangers an integral part of the Canadian reserves and provide them with marine capability.**

**Response: The Government supports this recommendation**

The Canadian Rangers are an integral part of the Canadian Reserves and already engage in coastal and inland water surveillance. In May 2008, the Prime Minister announced the CFDS, the Government's comprehensive plan to ensure the CF have the people, equipment, and support needed to meet Canada's long-term domestic and international security challenges. The CFDS outlined the importance of the CF domestic responsibilities. Consequently, the CF is committed to improving its ability to operate in remote and sparsely populated coastal regions of Canada in the exercise of Canadian sovereignty. The Canadian Rangers are a highly valued and integral part of the CF's domestic surveillance and response strategy.

The Canadian Rangers are a sub-component of the Canadian Forces Reserves whose mission is to provide lightly equipped, self-sufficient, mobile forces in support of the CF's sovereignty and domestic operation tasks in Canada. As members of the Reserve Force, they are entitled to pay and benefits while conducting training, sovereignty and surveillance patrols, assistance to CF Domestic Operations, such as SAR, response to natural and man-made disasters and maintaining a CF presence in their local communities. The Canadian Rangers conduct these tasks independently or in conjunction with members of the Regular Force and Primary Reserves on an ongoing basis, under the command and control of their applicable Land Force Area or Joint Task Force North. As such, the Canadian Rangers are already an integral component of the CF.

The Canadian Ranger task list includes conducting coastal and inland water surveillance. Many Canadian Ranger Patrol Groups are presently equipped with various types of marine transport to fulfill this task. This capability is supplemented by the Canadian Rangers employing their own marine vessels for which they receive reimbursement via an equipment usage rate. Canadian Rangers will continue to employ watercraft within their assigned role and mission, however there is no intention to assign any tasks to the Canadian Rangers that have a tactical military connotation or that require tactical military training, such as naval boarding. There are also no plans at this time to equip the Canadian Rangers with any additional marine transport capabilities.

To enhance the capability of the Canadian Rangers, the CF is in the process of executing a Canadian Ranger Expansion Plan through a combination of increased recruiting of Canadian Rangers to join existing patrols and the creation of new patrols along our extended coastlines, across the Arctic and in the interior north of 50°. Through this phased plan, it is the intent of the CF to increase the strength of the Canadian Rangers to 5000 members by 2011/2012 (in May 2009, Canadian Ranger strength was approximately 4400). In conjunction with expansion, funding has been increased for the Canadian Rangers to meet their operation and training obligations. This focus includes an examination of increased mobility assets over land and water to ensure the Canadian Rangers are well prepared for domestic operations in support of the CF.

The Canadian Rangers, some of whom already conduct maritime tasks within the parameters of their assigned role and mission, are a fully integrated and functional entity within the Reserve Force and the CF is fully committed to expanding their capabilities to meet our future domestic response needs.

#### **Recommendation 8:**

**The Committee recommends that the Government of Canada establish an Arctic Strategy Advisory Committee, led by INAC, to monitor and to advise in the development and implementation of an effective and integrated strategy for the North. The new Arctic Strategy Advisory Committee should comprise representatives from the federal government departments and agencies with a mandate in the Arctic, with particular emphasis on the CCG, the various Aboriginal/Inuit groups in the region, and the three territorial governments.**

#### **Response: The Government does not support this recommendation**

Recognizing the need for an integrated approach to the North, the Prime Minister announced the establishment of the Northern Strategy in August 2007, which was recently reaffirmed by the Northern Strategy policy paper, *Canada's Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future*, published in July 2009. This Government of Canada priority is a comprehensive and integrated plan, within areas of clear federal jurisdiction, to: exercise Canada's sovereignty in the Arctic; protect the environment; promote economic and social development; and, improve governance. Since its conception, federal departments and agencies have been working cooperatively, under the lead of INAC, to develop and implement the Government's integrated Northern Strategy. INAC has also been working in collaboration with territorial governments and Aboriginal organizations to ensure that their needs and concerns are considered.

As part of the government machinery supporting this initiative, an Ad Hoc Deputy Ministers (DMs) Committee on the Arctic was struck and has been meeting regularly to oversee the implementation of the Strategy, and closely monitor its progress. Supporting the Ad Hoc DMs Committee is the Assistant Deputy Ministers (ADM) Coordinating Committee on the Arctic and the ADM Committee on the High Arctic Research Station. This internal organization permits the close coordination of efforts by all involved federal departments and agencies in the development and execution of the Northern Strategy.

However, the Government recognizes that planning and carrying out a Northern Strategy which focuses on the needs of Northerners requires more than federal internal teamwork.



Input from the people of the North is essential to the proper shaping and ultimate success of Canada's efforts. To date, much of that input has come through extensive engagement on particular elements of the broad suite of initiatives that make up the Strategy. For example, there have been wide consultations with Northerners on ways and means to improve the land and resource regulatory regime in the territories. DFO undertook a study with the Government of Nunavut on the feasibility of small craft harbours (SCHs), which resulted in the Government's decision to construct a harbour in Pangnirtung, Nunavut in order to foster the development of the emerging fishery in that territory.

In addition to engagement on particular initiatives, federal officials have engaged in broader discussions on the overall Strategy with both federal officials and Aboriginal organizations of the North. One such forum in which these discussions take place is the Nunavut Senior Officials Working Group, which has participation from both the Government of Nunavut and Nunavut Tunngavik Incorporated (NTI), the organization representing Inuit in Nunavut.

Through ongoing efforts such as those mentioned above, the Government has received, and continues to garner, extensive input from residents of the North on the Northern Strategy as it is further developed and rolled out. Given the success of this approach, the establishment of an Arctic Strategy Advisory Committee would at this time be redundant to those networks and partnership arrangements already in place and working effectively.

#### **Recommendation 9:**

**The Committee recommends that Inuit, with their unique knowledge of the region, be recruited for the CCG whenever possible.**

#### **Response: The Government supports this recommendation**

Within the broader human resources challenges currently being faced by the CCG, and despite the past difficulties with the hiring of Inuit for its northern operations, the CCG will continue its efforts to recruit and retain Inuit into its workforce. In particular, the CCG is currently developing strategies to encourage the recruitment of Inuit for Ship Crew positions aboard its vessels.

The Government recognizes the unique traditional environmental knowledge that Inuit provide in support of many of its Arctic programs. Departments conducting their missions in the Arctic using CCG ship platforms often hire Inuit for their traditional environmental knowledge to provide assistance in protecting wildlife, guiding services, and conducting bear watches for the safety of personnel when working off the ship.

To date, the CCG has made a concerted effort to recruit Inuit, but with limited success. Over the next three years, the CCG's human resources management and planning will continue to be among its highest priorities, as it works towards addressing significant changes and challenges to its workforce with the substantial departure levels among its most seasoned employees and the crewing of several new vessels. The CCG will address these challenges through its *Strategic Human Resources Plan 2009–2012*.

In addition, the CCG is aware of the objective set out in Section 23.2.1 of the NLCA to increase Inuit participation in Government of Canada employment in the Nunavut Settlement Area to a representative level. The recruitment of persons from other Aboriginal groups residing in the Arctic region is also important to CCG.



### **Recommendation 10:**

**The Committee recommends that the CCG, as the expert agency on the maritime situation facing Canada in the Arctic, formulate and implement a long-term strategic vision to guide it for the future.**

### **Response: The Government supports this recommendation**

In recognition of the significant roles that both DFO and the CCG play in the Arctic, the Department recently launched an internal departmental process to develop a long-term, strategic Arctic Vision, which is being championed by the Commissioner of the CCG.

The purpose of this Arctic Vision will be to help DFO and the CCG advance their mandate in the North by providing: for the development of an integrated, departmental approach to the North; a long term outlook (ten to fifteen years) for the direction of DFO and CCGs northern initiatives and activities and clear direction on the Department's short, medium, and long-term northern priorities; and, linkages between DFO and the CCG's domestic activities and international agenda.

The CCG provides many critical maritime programs and plays a key support role in helping DFO and other government departments and agencies realize their long-term northern goals. With many years of operational and program experience in the Arctic, the CCG is well-placed to champion the development of this long-term strategic Arctic Vision. As well, DFO programs are important to Canada's knowledge and protection of the Arctic region and its environment. This Arctic Vision for DFO and the CCG will provide important future strategic direction for the development of Arctic initiatives and operations. It will also highlight potential linkages with other government departments and agencies' northern initiatives, and identify areas for collaboration. It is expected that this departmental Arctic Vision will be in place in 2010.

### **Recommendation 11:**

**The Committee recommends that NORDREG, Canada's current voluntary vessel traffic system in the Arctic, be made compulsory. All foreign ships that enter Canada's Arctic waters should be required to register with NORDREG, regardless of vessel size.**

### **Response: The Government partially supports this recommendation**

The Government of Canada is preparing regulations that will formalize the existing voluntary reporting system in Canada's northern waters, currently known as Arctic Canada Traffic System (NORDREG) in regulation and implement requirements for vessels to report information. Once established, the Regulations will be known as the Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations (NORDREG). Implementing these regulations will strengthen and increase the effectiveness of the Northern Canada Vessel Traffic Services (VTS) and its ability to promote and facilitate the safe and efficient movement of maritime traffic in Canada's northern waters and protect the unique and fragile Arctic marine environment. It is anticipated that these regulations will come into force in 2010.

It is expected that the following prescribed classes of vessels will be subject to the regulated reporting requirements: (a) vessels of 300 gross tons or more; (b) vessels that are engaged in towing or pushing a vessel if the combined gross tonnage of the vessel and the vessel being

towed or pushed is 500 gross tons or more; and (c) vessels carrying as cargo a pollutant or dangerous goods, or engaged in towing or pushing a vessel carrying as cargo a pollutant or dangerous goods.

The application of NORDREG to these specific vessels takes into account the current application of NORDREG and the application of the mandatory reporting requirements on the east and west coasts of Canada. Smaller vessels were considered but are not being proposed for inclusion at this time. The proposed application is directed at those vessels that pose the greatest risk to the marine environment (i.e. those able to carry more fuel oil, pollutants, and larger amounts of cargoes, including dangerous goods). These regulations will apply equally to the prescribed classes of vessels regardless of being foreign or Canadian vessels, and whether entering the VTS zone from seaward or operating entirely within the zone.

#### **Recommendation 12:**

**The Committee recommends that the federal government amend the definition of Arctic waters in the *AWPPA* to include the waters beyond the Arctic archipelago to the 200-nautical-mile EEZ, which is the case with other Canadian legislation, such as the *Oceans Act* and the *Canada Shipping Act, 2001*.**

#### **Response: The Government supports this recommendation**

On August 27, 2008, the Government announced its intention to expand the coverage of Arctic shipping laws and regulations in support of the Government's integrated Northern Strategy. This coverage will give Canada greater and more effective control over marine activity in the Canadian Arctic while protecting air and water quality in Canada's North.

On January 28, 2009, the Minister of Transport, Infrastructure and Communities introduced legislation (Bill C-3) in the House of Commons to extend the application of the *AWPPA* by amending the definition of "Arctic waters" from 100 to 200 nautical miles, to help ensure that ships do not pollute Canadian waters. On June 11, 2009, the amendment to the Act received Royal Assent. The amendment came into force on August 1, 2009.

#### **Recommendation 13:**

**The Committee recommends that Canada develop a long-term plan for the acquisition of new multi-purpose heavy icebreakers made in Canada and capable of operating year-round in its Arctic Archipelago and on the continental shelf as part of an integrated approach to vessel procurement recognizing the complementarity of CCG and naval vessels.**

#### **Response: The Government partially supports this recommendation**

While the Government supports the need for long-term vessel planning, it is currently not feasible for CCG vessels to operate in the Arctic year-round due to annual mandatory operational maintenance and other essential requirements, nor operationally necessary, due to the current lack of demand for CCG programs and services in the Arctic over the winter months.

However, the Government is committed to building and maintain[ing] an effective federal fleet of ships for maritime security and services. Since 2005, the Government has invested \$1.4 billion in the CCG Fleet. In addition, the CF plan to acquire up to eight AOPS, whose operations will commence between 2015 and 2020. These ships will be capable of operating in first-year ice in Canada's northern waters during the navigable season, including in the "Northwest Passage", and will patrol Canada's EEZ off all three coasts. All ships are expected to be completed and delivered by 2020.

The CCG has established a long-term *Fleet Renewal Plan* to acquire new, multi-purpose icebreakers made in Canada, including the acquisition of multi-purpose Polar icebreakers, with acquisitions prioritized based on available funding. The Plan, which is reviewed every five years to reflect changing circumstances and evolving government priorities, is currently being updated.

At present, the CCG has two heavy icebreakers, four medium icebreakers (one of which is dedicated to science) and several other multi-taskable ice-capable vessels that can be assigned seasonally to Arctic ice operations. Additionally, the CCG has three smaller vessels in the Arctic which are not ice-capable: two supporting aids to navigation on the Mackenzie River; and, one supporting science in the Western and Central Arctic.

The existing icebreaker fleet, with the exception of the heavy icebreaker, the *CCGS Louis S. St-Laurent*, which is reaching the end of its operational life, is sufficient to meet program needs until 2020. Budget 2008 provided \$720 million in capital funding and \$25 million in annual operating funding for the acquisition of a new Canadian-built multi-purpose Polar icebreaker, the *CCGS John G. Diefenbaker*, to replace the *CCGS Louis S. St-Laurent*. This new icebreaker will provide further capacity to the CCG by providing for increased coverage in Canadian Arctic and adjacent waters (nine months instead of the current five months) over a larger geographical area. This new vessel is scheduled for delivery in 2017.

The operating profile of this new icebreaker will be based on requirements derived from expert advice, including anticipated future Arctic conditions, the multitude of program demands that are projected to be placed on that vessel in the coming years, and the necessary time required to regularly maintain vessels of this complexity. Once operational, it will be a large multi-purpose icebreaker, capable of autonomous and independent operations in the Arctic from May through January, and if necessary for extraordinary purposes, it would be able to safely over-winter in the Arctic. The CCG's medium icebreakers are due to be replaced around 2025. The CCG plans to replace the remaining icebreakers in a phased approach.

#### **Recommendation 14:**

**The Committee recommends the deployment of multi-mission polar icebreakers operated by the CCG as a cost-effective solution to Canada's surveillance and sovereignty patrol needs in the Arctic.**

#### **Response: The Government supports this recommendation**

The CCG's approach to fleet operations is to ensure that all vessels are multi-tasked as the most efficient and effective means of maintaining assets, delivering on mandated programs, and providing support to other government departments and agencies. The CCG's *Fleet Renewal Plan* specifies that all vessels must be designed to be multi-task capable, and this



approach has been endorsed by the Government as the most efficient and effective means to operate the CCG fleet.

In Budget 2008, the CCG received \$720 million (accrual basis) and \$25 million annual operating funding for the acquisition of a new Canadian-build multi-purpose Polar icebreaker, the *CCGS John G. Diefenbaker*, to replace the *CCGS Louis S. St-Laurent*, which is scheduled for delivery in 2017. The Mission Profile for this new vessel specifies that this icebreaker will contribute to Canadian Arctic sovereignty requirements by: maintaining a visible presence through community visits (often associated with the delivery of medical care); providing icebreaking, logistical and platform support to other government departments (notably DND and the Royal Canadian Mounted Police [RCMP]); providing platform support to science activities; and, escorting foreign and domestic vessels through Canadian waters. Specific details for how the icebreaker will support maritime security, national defence, or policy enforcement activities in the Arctic will be determined through future discussions with DND, the RCMP, Canada Border Services Agency, and DFAIT.

While not an enforcement agency, the CCG is the only agency capable of providing on-water platform support to departments and agencies charged in challenging ice conditions. For example, DND will require support from the CCG to effectively extend both the AOPS operational reach into areas of heavier ice concentration and operational season into the early Summer/late Fall. By virtue of its presence, the CCG will also face an increased expectation to be the “eyes on the water” and collector and disseminator of maritime domain awareness.

### APPENDIX 3

#### THE 1988 CANADA-US AGREEMENT ON ARCTIC COOPERATION

#### AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA ON ARCTIC COOPERATION

1. The Government of Canada and the Government of the United States of America recognize the particular interests and responsibilities of their two countries as neighbouring states in the Arctic.
2. The Government of Canada and the Government of the United States also recognize that it is desirable to cooperate in order to advance their shared interests in Arctic development and security. They affirm that navigation and resource development in the Arctic must not adversely affect the unique environment of the region and the well-being of its inhabitants.
3. In recognition of the close and friendly relations between their two countries, the uniqueness of ice-covered maritime areas, the opportunity to increase their knowledge of the marine environment of the Arctic through research conducted during icebreaker voyages, and their shared interest in safe, effective icebreaker navigation off their Arctic coasts:
  - The Government of the United States and the Government of Canada undertake to facilitate navigation by their icebreakers in their respective Arctic waters and to develop cooperative procedures for this purpose;
  - The Government of Canada and the Government of the United States agree to take advantage of their icebreaker navigation to develop and share research information, in accordance with generally accepted principles of international law, in order to advance their understanding of the marine environment of the area;
  - The Government of the United States pledges that all navigation by U.S. icebreakers within waters claimed by Canada to be internal will be undertaken with the consent of the Government of Canada.
4. Nothing in this agreement of cooperative endeavour between Arctic neighbours and friends nor any practice thereunder affects the respective positions of the Governments of the United States and of Canada on the Law of the Sea in this or other maritime areas or their respective positions regarding third parties.
5. This Agreement shall enter into force upon signature. It may be terminated at any time by three months' written notice given by one Government to the other.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, duly authorized to that effect, have signed this Agreement.

DONE in duplicate, at Ottawa, this 11th day of January, 1988, in the English and French languages, each version being equally authentic.

JOE CLARK

For the Government of Canada

GEORGE P. SCHULTZ

For the Government of the United States of America



## APPENDIX 4

### REPORTING REQUIREMENTS: ANSWERS TO QUESTIONS, DFAIT, 9 NOVEMBER 2009

ECAREG (Eastern Canada Vessel Traffic Services Zone) and VTS OFFSHORE (Western Canada Vessel Traffic Services Zones) [...] apply to vessels in transit; however, these [...] have minimum size regulatory cut-offs. For example, VTS OFFSHORE does not apply to pleasure craft under 30m or fishing vessels under 24m/150gt. These regulations are made under the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA) and the application of these regulations reflect the purpose of the regulations under the CSA, which is to promote safe and efficient navigation and environmental protection. The regulations are not for the purpose of security, customs, immigration etc. Under the CSA, vessels belonging to a foreign military force are exempted (ss.7(1)).

Under the *Marine Transportation Security Act* (MTSA), non-SOLAS (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) vessels over 100 gross registered tons or carrying more than 12 passengers, and SOLAS vessels over 500 gross registered tons, are required to submit a pre-arrival information report 96 hours prior to entering Canadian waters if travelling to a Canadian port. There is currently no requirement for transiting vessels of any kind to report under the MTSA or its regulations. Also, the MTSA does not apply to pleasure craft, fishing vessels, government vessels, or vessels without a crew that are in dry dock, dismantled or laid-up.

While in Canadian Arctic waters, vessels of 300 gross registered tons or more report status and position information on a voluntary basis to NORDREG, the northern vessel traffic service system managed by the Canadian Coast Guard's Marine Communications and Traffic Services. Vessel information provided supports the efficient provision of safety services including ship inspections, ice routing, icebreaker escort, and search and rescue. In August 2007, the Prime Minister announced intentions to implement mandatory ship reporting for vessels destined for Canada's Arctic waters. Regulations are being drafted, under the *Canada Shipping Act*, which would require ships to report through NORDREG in waters north of the 60th parallel. These regulations are anticipated for the 2010 shipping season.

Therefore, a foreign government vessel would only report to NORDREG if it were over 300 gross registered tons starting in spring 2010. Otherwise, the only reporting requirement would occur if it touched land or its crew came ashore, when it would then fall under the purview of the Canada Border Services Agency (CBSA). Despite its current voluntary nature, there is a very high degree of compliance with NORDREG, which has long been part of accepted Canadian Arctic operational procedures.

Under SOLAS, Contracting Governments (CGs) are entitled to receive long-range identification and tracking (LRIT) information about ships required to be LRIT compliant. This entitlement includes foreign flag vessels that have indicated their intention to enter a port facility of the CG, and foreign flag vessels navigating within 1,000 nautical miles of the CG's coast (that are not located within the waters landward of the baselines of another CG or

are not in the territorial sea of their flag state). Information is transmitted automatically between the Data Centres of each CG based on these entitlements.

The *Arctic Waters Pollution Prevention Act* (AWPPA) does not automatically exempt foreign government vessels (includes warships) from the requirement to comply with certain standards (construction, etc., as set out in regulations) or equivalent. If the vessel requires an 'equivalent' consideration, often an Order-in-Council is needed. The USCG cutter *Healy* had such an Order-in-Council on its first voyage east to west via the various waterways known as the Northwest Passage. The relevant section of the AWPPA is as follows:

12. (2) The Governor in Council may by order exempt from the application of any regulations made under subsection (1) any ship or class of ship that is owned or operated by a sovereign power, other than Canada, where the Governor in Council is satisfied that
  - (a) appropriate measures have been taken by or under the authority of that sovereign power to ensure the compliance of the ship with, or with standards substantially equivalent to, standards prescribed by regulations made under paragraph (1)(a) that would otherwise be applicable to it within any shipping safety control zone; and
  - (b) in all other respects all reasonable precautions have been or will be taken to reduce the danger of any deposit of waste resulting from the navigation of the ship within that shipping safety control zone.

Governments are directed by Transport Canada to make contact via DFAIT. For commercial vessels, Transport Canada deals with the regulatory requirements.

Source: Norman A. Villegas, Parliamentary Affairs Officer, Parliamentary Affairs Division, Corporate Secretariat, DFAIT, Answers to Questions, email to the chair, 9 November 2009.

## WITNESS LIST

Thursday, March 26, 2009	
<i>Indian and Northern Affairs Canada</i>	Patrick Borbey, Assistant Deputy Minister; Mimi Fortier, Director General, Northern Oil and Gas Branch; John Kozij, Director, Northern Strategic Policy Branch.
Thursday, April 2, 2009	
<i>Fisheries and Oceans Canada</i>	Hon. Gail Shea, P.C., M.P., Minister of Fisheries and Oceans; Claire Dansereau, Deputy Minister; Michaela Huard, Assistant Deputy Minister; George Da Pont, Commissioner, Canadian Coast Guard; Ian Matheson, Director General, Habitat Management; Barry Rashotte, Director General, Resource Management – Operations.
Tuesday, April 21, 2009	
<i>Office of the Auditor General of Canada</i>	Sheila Fraser, Auditor General of Canada; Neil Maxwell, Assistant Auditor General; Scott Vaughan, Commissioner of the Environment and Sustainable Development; Kevin Potter, Principal.
Tuesday, May 12, 2009	
<i>Fisheries and Oceans Canada</i>	George Da Pont, Commissioner, Canadian Coast Guard; Wade Spurrell, Assistant Commissioner, Central and Arctic Region; Mimi Breton, Assistant Deputy Minister, Oceans and Habitat Sector; Sylvain Paradis, Director General, Ecosystem Science Directorate; Burt Hunt, Regional Director, Fisheries and Aquaculture Management, Central and Arctic Region.
Tuesday, June 2, 2009	
<i>Fisheries and Oceans Canada</i>	Mimi Breton, Assistant Deputy Minister, Oceans and Habitat Sector; Sylvain Paradis, Director General, Ecosystem Science Directorate; Michelle Wheatley, Regional Director, Science, Central and



	Arctic Region.
--	----------------

Tuesday, June 16, 2009	
Vermont Law School	Betsy Baker, Associate Professor.
Monday, September 21, 2009	
Fisheries and Oceans Canada	René Grenier, Deputy Commissioner of the Canadian Coast Guard; Wade Spurrell, Assistant Commissioner, Central and Arctic Region; David Burden, Associate Regional Director General, Central and Arctic Region; Burt Hunt, Regional Director, Fisheries and Aquaculture Management, Central and Arctic Region; Mike Hecimovich, Area Director, Western Arctic Area, Central and Arctic Region.
Indian and Northern Affairs Canada	Trish Merrithew-Mercredi, Regional Director General, Northwest Territories Region; Teresa Joudrie, Acting Director, Contaminants and Remediation Directorate.
National Defence	Brigadier-General Dave Millar, Commander of the Joint Task Force (North).
Royal Canadian Mounted Police	Grant M.E. St. Germaine, Superintendent, Criminal Operations, « G » Division; Jack Kruger, Search and Rescue Coordinator for the Northwest Territories.
Environment Canada	Randal Cripps, Regional Director General, Prairie and Northern Region; Bruce MacDonald, Manager, Northern Conservation; Cheryl Baraniecki, Manager, Environmental Assessments.
Wednesday, September 23, 2009	
Gwich'in Renewable Resources Board	Amy Thompson, Executive Director.
Gwich'in Tribal Council	Mary Ann Ross, Vice-President; Mardy Semmler, Lands Manager.
Fisheries and Oceans Canada	Mike Hecimovich, Area Director, Western Arctic Area, Central and Arctic Region.
Sahtu Renewable Resources Board	Jody Snortland Pelissey, Executive Director.

<i>Inuvialuit Regional Corporation</i>	Duane Smith, Vice-Chair.
<i>Inuvialuit Game Council</i>	Billy Storr, Vice-Chair.
<i>Sahtu Secretariat</i>	Ethel Blondin-Andrew, Chairperson; Howard Townsend, Lands Advisor.
Tuesday, October 6, 2009	
<i>Fisheries Joint Management Committee</i>	Vic Gillman, Chairman; Max Kotakak Sr., Inuvialuit Member; Burton Ayles, Canada Member.
Tuesday, October 27, 2009	
<i>National Defence</i>	Commodore J.E.T.P. Ellis, Director General, Maritime Force Development; Captain (Navy) E.G. Bramwell, Project Manager, Arctic/Offshore Patrol Ship.
Thursday, November 5, 2009	
<i>Fisheries and Oceans Canada</i>	Gary Sidock, Director General, Fleet Directorate, Canadian Coast Guard.
<i>Royal Canadian Mounted Police</i>	Chief Superintendent Russ Mirasty, Director General, National Aboriginal Policing Services; Chief Superintendent Joe Oliver, Director General, Border Integrity.
<i>Canada Border Services Agency</i>	Philip Whitehorne, Chief of Operations, Inland Enforcement Section, Intelligence and Enforcement Division, Northern Ontario Region
<i>Transport Canada</i>	Donald Roussel, Director General, Marine Safety.
<i>National Defence</i>	Brigadier General S. Kummel, Director General – Plans, Strategic Joint Staff.

## FACT-FINDING\*

Friday, September 18, 2009 (Winnipeg, Manitoba)	
<i>Freshwater Fish Marketing Corporation</i>	John Wood, President and CEO; Jim Bear, Chairperson, Board of Directors; Irwin Constant, Federal appointment for Manitoba; Ron Ballantyne, Provincial appointment for Manitoba; Ken Campbell, Federal appointment for Manitoba; David Northcott, Vice-President, Operations.
<i>Fisheries and Oceans Canada, Freshwater Institute</i>	Burt Hunt, Regional Director; David Burden, Associate Regional Director General; Kathy Fisher, Division Manager, Resource Management and Aboriginal Affairs; Scott Gilbert, Director, Conservation and Protection; Barry Briscoe, Regional Director, OHSAR; Bev Ross, Regional Manager, Environmental Assessment for Major Projects; Julie Dahl, Regional Manager, Habitat Manager; Ray Ratynski, Division Manager, Species at Risk; Helen Fast, Division Manager, Oceans; Michelle Wheatley, Regional Director, Science; Robert Young, Division Manager, Arctic Aquatic Research Division; Robert Fudge, Executive Director, (NCAARE); Rick Wastle, Fish Aging Lab; Simon Wiley, Stock Assessment Lab; Rob Bajno, Genetics Lab; Jim Reist, Climate Change and Arctic Chars; Jack Orr, Whale Research/Tagging; Pierre Richard, Whale Research/Tagging; Bruno Rosenburg, Fatty Acid Lab.
Saturday, September 19, 2009 (Rankin Inlet, Nunavut)	
<i>Municipality of Rankin Inlet</i>	John Hickes, Mayor.
<i>Kivalliq Arctic Foods</i>	Darrin Nichol, President, Nunavut Development Corporation; Brian Schindel, General Manager;

\*Includes both Coast Guard and fisheries-related matters.



	Johnny Kingmeatok, Staff.
Saturday, September 19, 2009 (Cambridge Bay, Nunavut)	
<i>Municipality of Cambridge Bay</i>	Syd Glawson, Mayor; Sharon Ehloak, Councillor; Marg Epp, Councillor; Steve King, Senior Administrative Officer; Derrick Anderson, Assistant Administrative Officer; Megan Livingston, Council Officer.
Sunday, September 20, 2009 (Cambridge Bay, Nunavut)	
<i>Ikaluktutiak Co-op</i>	Bill Lyall, President.
<i>Kitikmeot Foods</i>	Monique Giroux-Laplane, Manager; Stéphane Lacasse, Staff.
<i>Sir Wilfrid Laurier</i>	Mark Taylor, Commanding Officer; Simon Dockerill, Chief Officer; William McIndoe, 2nd Officer; Ben Axmann, 3rd Officer; Randy Morford, Chief Engineer; Gabriel Chaikin, 1st Engineer; Laurie Laplane, Electrician; Miles G. Taylor, Logistics Officer; Other representatives.
Sunday, September 20, 2009 (Yellowknife, Northwest Territories)	
<i>University of Calgary</i>	Dr. Rob Huebert, Professor of Political Science and Associate Director of the Centre for Military and Strategic Studies.
Tuesday, September 22, 2009 (Hay River, Northwest Territories)	
<i>Coast Guard Facility</i>	Jack Kruger, Search and Rescue Coordinator; Les Sanderson, Acting Field Supervisor; Deanna Leonard, Fisheries Management Biologist; Other representatives.
<i>Northwest Territories Fishermen's Federation</i>	Alex Richardson, President.
<i>Freshwater Fish Marketing Corporation</i>	Dennis Geisler, Director of Field Operations, Western Regions.
<i>University of Calgary</i>	Dr. Rob Huebert, Professor of Political Science and Associate Director of the Centre for Military and Strategic Studies.

**Wednesday, September 23, 2009 (Inuvik, Northwest Territories)**
*Fisheries and Oceans  
Canada*

Terry Stein, Conservation and Protection Field Supervisor;  
Amanda Joynt, Fisheries Management Biologist;  
Erica Wall, Fish Habitat Biologist;  
Marlene Bailey, Integrated Resource Management Officer;  
Cal Wenghofer, ISR Program Coordinator;  
Kevin Bill, Fish Management Biologist;  
Kelly Eggers, Integrated Management Planner;  
Sarah Fosbery, Administrative Clerk;  
Other representatives.

**Thursday, September 24, 2009 (Juneau, Alaska)**
*Foreign Affairs and  
International Trade  
Canada*

Jennifer Loten, Consul, Consulate of Canada, Anchorage;  
Rudy Brueggemann, Political Affairs Officer, Consulate of  
Canada, Anchorage.

*US Coast Guard*

Rear Admiral Christopher Colvin;  
Captain Michael A Neussl, Chief of Staff;  
Captain Michael Inman, Chief, Response Division;  
Commander Michael Cerne;  
Other representatives.

*National Oceanic &  
Atmospheric  
Administration, National  
Marine Fisheries*

Jon Kurland, A/Deputy Regional Administrator;  
Sue Salvesson, Assistant Regional Administrator;  
Phil Mundy, Director, Auke Bay Laboratories;  
Jonathan Pollard, Deputy Regional Counsel;  
Matthew Brow, National Marine Fisheries Service;  
Doug Mecum, Regional Manager.

*Alaska Department of Fish  
and Game*

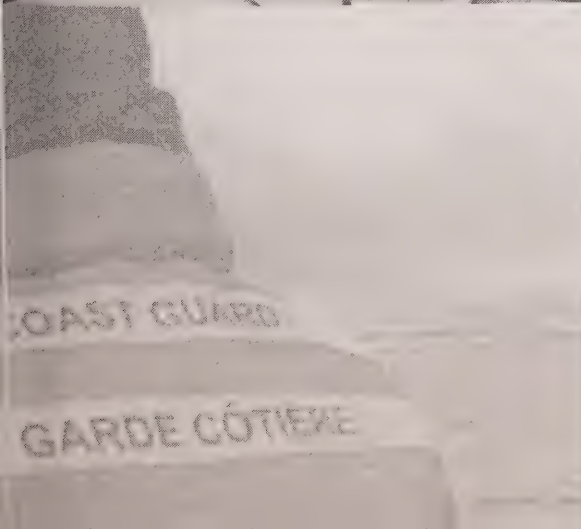
Denby Lloyd, Commissioner;  
David Bedford, Deputy Commissioner;  
Gordy Williams, Special Assistant to the Commissioner;  
Cora Crome, Fisheries Policy Advisor.

**Friday, September 25, 2009 (Sitka, Alaska)**
*Sitka Air Station*

Captain David Walker;  
Commodore Kevin Sareault;  
Commodore Melissa Rive;  
Other representatives.

Saturday, September 26, 2009 (Victoria, British Columbia)	
<i>University of Calgary</i>	Dr. Rob Huebert, Professor of Political Science and Associate Director of the Centre for Military and Strategic Studies
<i>Fisheries and Oceans Canada</i>	Bija Poruks, Assistant Commissioner; Paul Sprout, Regional Director General.
<i>Joint Rescue Coordination Centre</i>	Captain Stu Robertson; Captain Dave Bruneau; Marc Proulx, acting supervisor of the JRCC; Mike Stacey, Maritime Coordinator, CCG; John Millman, Maritime Coordinator, CCG; Captain Sarahlynn Hickey, Assistant Air Coordinator; Neil McBride, Acting Senior Staff Officer, Visits and Protocol; Captain Les Falloon, Assistant Chief of Staff, Operations, DND; John Palliser, Superintendant Marine Search and Rescue, CCG; Other representatives.





# LE CONTRÔLE DES EAUX DE L'ARCTIQUE CANADIEN : RÔLE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Rapport du Comité sénatorial  
permanent des pêches et des océans

L'honorable Bill Rompkey, C.P., président  
L'honorable Dennis Glen Patterson, vice-président

Avril 2010  
(Première édition : décembre 2009)



Le JEUDI 15 avril 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans a l'honneur de déposer son

## DEUXIÈME RAPPORT

Votre comité, autorisé par le Sénat le jeudi 25 mars 2010 à examiner, afin d'en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada, dépose ici son rapport intitulé : *Le contrôle des eaux de l'Arctique canadien : Rôle de la garde côtière canadienne.*

Respectueusement soumis,

*Le président du comité,*

BILL ROMPKEY, P.C., C.P.



## MEMBRES

L'honorable Bill Rompkey, C.P., *président*

L'honorable Dennis Glen Patterson, *vice-président*

et

Les honorables sénateurs :

Ethel M. Cochrane

Roméo Dallaire

Elizabeth Hubley

Michael L. MacDonald

Fabian Manning

Nancy Ruth

Rose-May Poirier

Vivienne Poy

Nancy Greene Raine

Charlie Watt

*Membres d'office du comité :*

Les honorables sénateurs

James Cowan (ou Claudette Tardif)

Marjory LeBreton, C.P. (ou Gerald J. Comeau)

*Autres sénateurs ayant participé à cette étude :*

Les honorables sénateurs Adams, Brown, Champagne, C.P., Cook, Cowan, Downe, Greene, Johnson, Munson and Robichaud, C.P.

*Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement :*

Claude Emery, analyste

*Direction des comités du Sénat :*

Danielle Labonté, greffière du comité

Louise Archambeault, adjointe administrative

*Expert-conseil :*

M. Rob Huebert, Ph.D., professeur de science politique et codirecteur du Centre for Military and Strategic Studies de l'Université de Calgary

## ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat*, le jeudi 25 mars 2010

L'honorable sénateur Rompkey, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Fraser,

Que le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans soit autorisé à examiner, afin d'en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada;

Que les documents reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité à ce sujet depuis le début de la première session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité;

Que le comité fasse de temps à autre rapport au Sénat, mais au plus tard le 30 juin 2011, et qu'il conserve, jusqu'au 31 décembre 2011, tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Gary W. O'Brien





**LE CONTRÔLE DES EAUX DE L'ARCTIQUE CANADIEN :  
RÔLE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE**

**LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES PÊCHES ET DES OCÉANS**



## TABLE DES MATIÈRES

	Page
ACRONYMES .....	i
LISTE DES RECOMMANDATIONS .....	iii
PRÉFACE .....	v
AVANT-PROPOS .....	vii
TOILE DE FOND .....	1
A. Recul des glaces, augmentation des activités de navigation .....	1
B. Développements géopolitiques .....	6
C. Stratégie pour le Nord du Canada .....	10
D. Approches intégrées .....	12
QUESTIONS TOUCHANT LA SOUVERAINETÉ .....	16
A. Le passage du Nord-Ouest .....	17
B. Exigences de déclaration des navires .....	22
C. Surveillance et contrôle .....	25
1. La GRC .....	26
2. Les Rangers canadiens .....	28
3. Sur vols .....	28
4. Nouvelle technologie .....	29
5. Navires de patrouille extracôtière dans l'Arctique .....	30
6. Brise-glaces de la Garde Côtière et Services de communications et de trafic maritimes .....	31
7. Centres d'opérations de sécurité maritime .....	32
D. Conclusion et recommandations .....	32
ENJEUX OPÉRATIONNELS ET NATIONAUX .....	38
A. Rôle et opérations .....	38



B. Navigation dans l'Arctique de l'Ouest.....	41
C. Déglacage .....	44
D. Intervention environnementale .....	47
E. Recherche et sauvetage.....	49
F. Coopération Canada-États-Unis .....	53
G. Rôle futur : soutien politique .....	55
H. Conclusion et recommandations .....	58

## ANNEXES

1. ....Engage ments dans la Stratégie pour le Nord .....	61
2. ....Répons e du gouvernement du Canada au rapport du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans: <i>Relever le défi dans l'Arctique : Rapport sur la Garde côtière canadienne</i> .....	64
3. ....Accord Canada-États-Unis sur la coopération dans l'Arctique .....	81
4. ....Exigen ces de présentation de rapport : Réponses aux questions, MAECI, 9 novembre 2009 .....	83

LISTE DES TÉMOINS .....	85
-------------------------	----

## ACRONYMES

ASFC – Agence des services frontaliers du Canada

CCCOS – Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage

CCI – Conseil circumpolaire inuit

COSM – Centres d'opérations de sécurité maritime

ECAREG – Zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada

ENMA – Évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique

FC – Forces canadiennes

FOIN – Force opérationnelle interarmées du Nord

GCAC – Garde côtière auxiliaire canadienne

GPRC – Groupe de patrouilles des Rangers canadiens

GTSA – Groupe de travail sur la sécurité dans l'Arctique

IRLDN – Identification et repérage à longue distance des navires

*LPPEA – Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*

MAECI – Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international

MPO – Ministère des Pêches et des Océans

NGCC – Navire de la Garde côtière canadienne

NORDREG – Système de trafic de l'Arctique canadien

NPEA – Navire de patrouille extracôtière dans l'Arctique

NSF – Fondation nationale des sciences des É.-U.

OMI – Organisation maritime internationale

PGM – Projet gazier du Mackenzie

PUB – Plan d'urgence bilatéral Canada-États-Unis en cas de pollution des eaux

R-S – Recherche et sauvetage

SCTM – Services de communications et de trafic maritimes

SOLAS – Sauvegarde de la vie humaine en mer

STNL – Société des transports du nord Limitée

UE – Union européenne

USCG – Garde côtière américaine

VTS OFFSHORE – Zones de trafic maritime de l'Ouest du Canada

ZEE – Zone économique exclusive



## **LISTE DES RECOMMANDATIONS**

### **Recommandation 1 :**

**Le Comité recommande que tous les navires étrangers qui entrent dans les eaux arctiques du Canada soient tenus de signaler leur présence à NORDREG, quel que soit leur taille ou leur tonnage.**

### **Recommandation 2 :**

**Le Comité recommande qu'en attendant la construction et le déploiement des nouveaux navires de patrouille extracôtière dans l'Arctique (NPEA), le gouvernement du Canada prenne les mesures de précaution suivantes :**

- a) équiper les brise-glaces de la Garde côtière canadienne d'armes de pont permettant de servir, le cas échéant, un avertissement ferme aux navires étrangers non autorisés qui empruntent le Passage du Nord-Ouest; et**
- b) équiper le personnel, provenant d'organismes gouvernementaux habilités à appliquer les lois du Canada, à bord des brise-glaces au moyen d'armes légères.**

### **Recommandation 3 :**

**Le Comité recommande que le gouvernement du Canada entame auprès des États-Unis des pourparlers bilatéraux en vue de régler le différend entre les deux pays, concernant le Passage du Nord-Ouest.**

### **Recommandation 4 :**

**Le Comité recommande qu'un comité du cabinet sur les affaires de l'Arctique, présidé par le premier ministre et composé des ministres des Affaires indiennes et du Nord canadien, des Pêches et des Océans, de la Défense nationale, de l'Environnement, des Ressources naturelles, des Affaires étrangères et du Commerce international et des Transports, soit créé en vue d'élaborer en profondeur une politique nationale de l'Arctique, en collaboration avec les trois gouvernements territoriaux, et de maintenir l'attention sur les enjeux du Nord et la politique de l'Arctique.**

### **Recommandation 5 :**

**Le Comité recommande qu'en attendant le remplacement des CP-140 Aurora par de nouveaux appareils de patrouille en 2020, le gouvernement du Canada envisage d'élargir la surveillance aérienne de son territoire maritime dans le Nord soit en augmentant la capacité des Forces canadiennes ou en recourant au secteur privé pour lui fournir des appareils spécialement équipés.**

**Recommandation 6 :**

Le Comité recommande que la « Vision de l'Arctique » prévoie la création dans le Nord d'une administration permanente de la Garde côtière, en plus des Forces canadiennes, pour que le Canada puisse démontrer qu'il est résolu à protéger les intérêts canadiens et les intérêts des résidents du Nord canadien.

**Recommandation 7 :**

Le Comité recommande que le Canada mette en place un plan à long-terme et dégage les fonds nécessaires pour l'acquisition d'un nombre suffisant de nouveaux brise-glaces polaires multitâches capables de naviguer à l'année longue dans les eaux de son archipel Arctique et du prolongement de sa plate-forme continentale.

**Recommandation 8 :**

Le Comité recommande que la Garde côtière canadienne recense dans l'Arctique les zones où le risque d'un important déversement d'une cargaison ou d'hydrocarbures est élevé, évalue ses moyens d'intervention actuels et communique les résultats de l'évaluation aux populations du Nord canadien. Le gouvernement du Canada devrait dégager les fonds nécessaires pour offrir aux résidents du Nord une formation sur l'utilisation du matériel de confinement des nappes d'hydrocarbures en cas de déversement dans la zone littorale.

**Recommandation 9 :**

Le Comité recommande que le gouvernement fédéral fournisse des fonds additionnels à la Garde côtière canadienne auxiliaire pour l'achat de biens tangibles directement liés à la prestation des services de recherche et sauvetage.

## PRÉFACE

### LE VOYAGE DU *BERSERK II*

Extrait de : *Délibérations du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans,*  
le 5 novembre 2009

*Le Berserk II est arrivé au port d'Halifax le 22 juin 2007 après avoir passé quelque temps à New York. Il a alors été déterminé qu'un membre d'équipage norvégien était interdit de territoire parce qu'il était membre d'une organisation criminelle. Un autre membre d'équipage, aussi un ressortissant norvégien, a retiré sa demande d'entrée au Canada en raison de précédentes condamnations au criminel pour contrebande de drogue et voies de fait sur un policier.*

*Le bateau a quitté Halifax et il a fait escale à Terre-Neuve, où il a pris à son bord un Norvégien comme membre d'équipage avant de poursuivre son trajet jusqu'au Groenland. Une fois à Hvalsey, au Groenland, le Berserk II a pris deux autres membres d'équipage. L'un des deux nouveaux membres d'équipage était un citoyen américain. Il a été déterminé plus tard que ce dernier avait d'importants antécédents criminels et qu'il était donc interdit de territoire au Canada. Le second membre d'équipage ayant monté à bord au Groenland était le ressortissant norvégien qui avait déjà fait l'objet de condamnations au criminel et qui avait été autorisé à retirer sa demande d'entrée au Canada. Bien qu'il fût retourné en Norvège le 28 juin 2007, il avait par la suite pris l'avion à destination de Hvalsey pour remonter à bord du bateau.*

*Le Berserk II a quitté le Groenland pour entrer en eaux canadiennes et a accosté à Gjoa Haven, au Nunavut, le 22 août. Son capitaine a omis de communiquer avec l'ASFC ou la GRC, qui ont le pouvoir délégué d'appliquer la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés et la Loi sur les douanes dans le Nord, où l'ASFC n'est pas présente. Le capitaine du Berserk II a déclaré au détachement de la GRC à Gjoa Haven qu'il ne croyait pas nécessaire de se présenter à un agent de l'ASFC ou de la GRC, car, selon lui, le bateau n'avait pas quitté les eaux territoriales du Canada depuis Halifax.*

*Le Berserk II a quitté Gjoa Haven à destination de Cambridge Bay avant que l'information concernant les antécédents criminels des membres d'équipage soit connu et, par conséquent, avant que la GRC ne puisse intervenir. Le détachement de la GRC à Gjoa Haven a demandé au détachement de la GRC à Cambridge Bay d'aller à la rencontre du Berserk II à son arrivée là-bas.*

*Avant l'entrée au bassin de Cambridge Bay, le capitaine a fourni des armes à feu aux deux membres de l'équipage et les a conduits à terre à l'extérieur de la ville. Ce geste a été interprété comme étant une tentative de la part du capitaine du Berserk II de cacher leur présence sur le navire aux autorités canadiennes, sachant très bien que leur dossier criminel les rendrait interdits de territoire au Canada.*



*Le 24 août, au moment où le navire accostait, les agents de la GRC de Cambridge Bay ont appréhendé le reste de l'équipage. Le 29 août, après cinq jours en liberté, les deux membres d'équipage armés ont été arrêtés et détenus par la GRC de Cambridge Bay.*

*En fin de compte, les cinq individus ont été renvoyés du Canada : trois d'entre eux en vertu d'une mesure d'expulsion liée à leurs activités criminelles, et les deux autres en vertu d'une mesure d'exclusion pour manquement à se présenter à l'ASFC, conformément à la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés. Les accusations de manquement à se présenter à l'Agence des services frontaliers du Canada dès leur arrivée au Canada selon la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés ont été retirées en échange de leur retour immédiat dans leurs pays d'origine.*

Source : Philip Whitehorne, chef des Opérations, Exécution de la loi intérieure, Renseignement et exécution de la loi, Région du nord de l'Ontario, Agence des services frontaliers du Canada, *Délibérations du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans*, 5 novembre 2009.

## AVANT-PROPOS

La préface du présent rapport relate comment un navire étranger, précédemment banni du Canada et comptant des criminels au sein de son équipage, a navigué sans ambages jusqu'au milieu du passage du Nord-Ouest. Les autorités n'ont décelé sa présence qu'après son accostage dans des collectivités inuites. Le *Berserk II* est un petit navire, mais il soulève une grande question : Le Canada exerce-t-il la pleine maîtrise sur ses eaux arctiques?

Personne ne conteste notre souveraineté sur les terres arctiques, et un mécanisme scientifique articulé, prévu par le droit de la mer, permettra d'établir l'étendue de notre plateforme continentale. Mais qu'en est-il de notre souveraineté maritime et du contrôle que nous exerçons sur l'activité maritime?

L'Arctique revêt une importance stratégique et économique grandissantes. Il recèle d'immenses ressources naturelles peu exploitées. Le développement économique s'accompagnera d'une intensification de l'activité maritime, tout comme le dégel progressif permettra d'ouvrir dans le Nord des routes plus courtes entre l'Europe, l'Asie et l'Amérique du Nord.

Entretemps, tous les États de l'Arctique ont entrepris d'augmenter leur présence et leurs moyens militaires dans la région. La Russie s'est montrée particulièrement déterminée. Et certains pays non arctiques s'intéressent de plus en plus à la région circumpolaire.

La position du Canada est que les eaux du passage du Nord-Ouest font partie de ses eaux intérieures sur lesquelles il détient la pleine souveraineté tout comme sur la terre ferme. Nous maintenons que nous pouvons adopter unilatéralement des lois et des règlements pour protéger les intérêts canadiens, au profit des résidents du Nord, et en particulier au profit des Inuits. Pendant d'innombrables générations, ces premiers habitants ont vécu et travaillé sur terre, en mer et sur les glaces. En effet, ils constituent la preuve irréfutable que nos eaux arctiques sont canadiennes. Le Canada doit maintenir la pleine maîtrise de ses eaux arctiques afin d'en protéger l'environnement marin et côtier qui est exceptionnellement fragile pour les populations qui en vivent.

Certains pays contestent notre souveraineté sur le passage du Nord-Ouest. Nous devons prouver notre capacité d'exercer une surveillance et de faire respecter la loi. Nous avons besoin d'établir, avec et pour les résidents de l'Arctique, un système d'administration solide.

Depuis quelques années, le gouvernement s'intéresse de plus en plus à l'Arctique, stratégiquement et concrètement. Ainsi, il a décidé de doter la Garde côtière canadienne d'un nouveau brise-glace polaire, de dégager des fonds additionnels pour des recherches importantes et d'augmenter la présence des Forces canadiennes dans le Nord.

Il reste toutefois d'importantes lacunes à combler, comme l'indique le présent rapport qui est fondé sur des témoignages d'experts et des visites sur le terrain dans l'Arctique. La présence du Canada dans l'Arctique doit être accrue en termes de navires, de personnel, de bureaux d'administration, de surveillance, de réglementation de la navigation, de recherche et sauvetage, et d'interventions en cas de déversement d'hydrocarbures.

À cette fin, il faut renforcer la Garde côtière canadienne, notre principale présence maritime dans le Nord. En tant qu'organisme de service spécial relevant du ministère des Pêches et des Océans, la GCC offre des services de sécurité maritime et de protection de l'environnement ainsi qu'un soutien essentiel en mer aux autres ministères et organismes fédéraux.

La Garde côtière fournit au Canada l'essentiel de sa « connaissance de la situation maritime » - à savoir le tableau d'ensemble de ce qui se passe sur l'eau. Or, comme il ressort du voyage du *Berserk II*, notre tableau d'ensemble est bien maigre. Nous devons savoir quels navires fréquentent nos eaux, les obliger à signaler leur présence aux autorités canadiennes et suivre leurs déplacements.

La surveillance aérienne de la situation maritime demeure très limitée. Outre les hélicoptères embarqués de la GCC, les Dash 7 du Programme national de surveillance aérienne, basés dans le sud, fournissent un peu d'information durant la saison de la navigation. Notons aussi les Twin Otter basés à Yellowknife, les survols épisodiques des Aurora et les vols sporadiques de Transports Canada. RADARSAT-2 pourrait éventuellement être utile, mais les satellites ne servent actuellement qu'à la reconnaissance des glaces et non de l'activité maritime. Le Comité a appris qu'observer les eaux de l'Arctique depuis un satellite, c'est comme regarder dans une paille.

Dans l'ensemble, le tableau maritime est maigre. Sur les côtes est et ouest du Canada, il se fait une surveillance spéciale des pêches par l'entremise d'une société privée. Une



telle surveillance n'existe pas sur la côte de l'Arctique. Qui fréquente nos eaux? Nous ne le savons pas vraiment. Qui emprunte le passage du Nord-Ouest? Nous n'en sommes pas sûrs. Nous avons besoin d'une meilleure surveillance maritime, sous la direction de la Garde côtière.

Évidemment, même avec des moyens de surveillance suffisants dans l'Arctique, il resterait la question du contrôle. Sur la côte est du Canada, nous savons quels navires évoluent dans nos eaux et nous les suivons. Sur la côte ouest du Canada, nous savons quels navires évoluent dans nos eaux et nous les suivons. Toutefois, sur la côte arctique du Canada, la déclaration des navires est volontaire, et non obligatoire. Les fonctionnaires nous ont aussi confirmé que les navires étrangers peuvent emprunter le passage du Nord-Ouest – à condition de ne pas accoster – sans être obligés de signaler leur présence aux autorités canadiennes.

Le Canada dispose dans l'Arctique d'un système de déclaration volontaire des navires, appelé NORDREG, géré par la GCC; il sert à recueillir le signalement des navires étrangers et à les renseigner sur les routes dans les glaces et sur d'autres questions. Comme nous le recommandons dans le rapport, le gouvernement a l'intention de rendre NORDREG obligatoire en 2010.

De plus, le Canada a adopté plus tôt cette année une loi visant à étendre la portée géographique de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* de 100 à 200 milles marins pour lutter contre la pollution marine à cause de l'intensification de la navigation commerciale.

Les exigences de déclaration actuelles de NORDREG comportent toutefois des lacunes qui ne sont pas corrigées dans le règlement prévu pour 2010. Seuls les grands navires devront signaler leur présence. Les petits (comme le *Berserk II*) ne seront pas tenus de le faire à condition de ne pas accoster. Ils pourront encore emprunter le passage du Nord-Ouest sans demander la permission ou signaler leur présence aux autorités canadiennes, à moins que le Canada modifie les règles.

Et qu'en est-il de l'application de la loi? Des navires de patrouille extracôtière dans l'Arctique ont été promis à la Marine, mais le projet est toujours dans les cartons. Les premiers navires n'entreront en service que dans six ans. Et là encore, ils ne seront pas renforcés pour naviguer dans les glaces, ce ne seront pas des brise-glaces. Pour évoluer dans la glace épaisse, ils auront besoin des navires de la GCC pour leur ouvrir le chemin. Les navires de patrouille ne pourront servir pendant une saison complète et n'auront pas une capacité de combat militaire suffisante.

Pendant plusieurs années encore, voire davantage, la Garde côtière devrait être la figure de proue de notre souveraineté dans l'Arctique. Elle a l'expérience et le savoir nécessaires pour jouer un rôle plus grand en matière de déglçage, d'aides à la navigation, de services hydrographiques et autres, rôle qui l'oblige déjà à assurer une présence dans l'Arctique. Il est clair qu'elle devra s'associer à la GRC, aux Douanes, aux Services frontaliers et surtout aux Forces canadiennes, des organismes avec lesquels elle a déjà collaboré avec succès dans le passé. Mais ce qui importe surtout pour les opérations canadiennes dans l'Arctique, c'est que la GCC soit dotée de bâtiments armés au besoin.

La sécurité dans l'Arctique tient non seulement à la puissance démontrée, mais aussi aux services fournis. Parmi ses nombreux rôles, la GCC exerce un leadership en matière de lutte contre la pollution marine. Elle maintient un réseau de caches de matériel antipollution dispersées partout dans l'Arctique, mais elle n'a pas un personnel formé suffisant pour l'utiliser. Les mesures actuelles portent sur les petits déversements; la capacité de la GCC de gérer les grands déversements d'hydrocarbures dans la région n'a pas encore été éprouvée.

L'intensification de l'exploitation des ressources, de l'activité maritime et du tourisme s'accompagnera également d'une augmentation du risque d'incidents nécessitant des interventions de recherche et de sauvetage (R-S). La Garde côtière est le chef de file en matière de R-S et a besoin de ressources additionnelles à cet égard comme à d'autres.

Notre rapport porte essentiellement sur la Garde côtière, mais je me permets de mentionner le ministère de la Défense nationale (MDN) qui nous a renseignés à Yellowknife, Esquimalt et Ottawa. Le MDN assure la coordination générale des opérations de R-S et joue un rôle capital en matière de sûreté maritime. Qui intervient quand un bateau coule dans l'Arctique faute de navires ou d'hélicoptères de la GCC dans les environs? Actuellement, il faut compter sur des hélicoptères de sociétés privées ou des bases de Trenton en Ontario ou de Gander à Terre-Neuve et Labrador. La côte est du Canada peut compter sur un service spécial d'hélicoptères et de techniciens en R-S. La côte ouest du Canada peut compter sur un service spécial d'hélicoptères et de techniciens en R-S. La côte arctique, la troisième et la plus longue du Canada, devrait disposer d'un service spécial d'hélicoptères et de techniciens en R-S des Forces canadiennes, et d'un centre administratif car, avec l'intensification de l'activité maritime, les incidents se multiplieront sûrement dans l'Arctique.

Les Inuits ont l'expérience des opérations de R-S. Ils connaissent bien les eaux, les glaces et les terres de l'Arctique. Si les rangers disposaient de moyens maritimes, comme

nous le recommandions dans précédent rapport, et qu'on leur donnait le matériel approprié et la formation nécessaire pour l'utiliser, cela améliorerait grandement notre capacité de R-S.

Dans notre rapport, nous considérons que la GCC joue un rôle clé pour la sécurité maritime. Ses navires qui brisent les glaces, escortent les navires de transport, ravitaillent les collectivités, fournissent des aides à la navigation, dressent les cartes des chenaux, sondent la plate-forme continentale, transportent des spécialistes des pêches et de l'environnement, et interviennent en cas de déversement d'hydrocarbures constituent également l'élément le plus visible et le plus tangible de l'affirmation de la souveraineté du Canada dans le Nord. Les défis se multipliant, le Canada devra doter la Garde côtière d'un budget suffisant pour qu'elle puisse s'acquitter de sa tâche, qu'il s'agisse du maintien de la souveraineté ou de l'offre de services.

Selon les témoignages entendus par le Comité, la flotte de brise-glaces sera insuffisante lorsque l'activité maritime s'intensifiera. Entretemps, les navires vieillissent. Seule promesse, le *John G. Diefenbaker* sera remplacé; en fait, presque tous les gros navires de la GCC auront bientôt passé leur heure de gloire. Le temps est venu de se mettre à la tâche.

De plus, il faudrait établir des bureaux d'administration dans l'Arctique. Les stations de la GCC à Iqaluit et à Inuvik relèvent de Sarnia, en Ontario. La GCC possède des centres administratifs sur les côtes est et ouest du pays, mais aucun dans l'Arctique. Il ne fait pas de doute qu'il faut déplacer l'administration des affaires arctiques de la GCC dans le Nord.

Le Comité a examiné les opérations de la Garde côtière américaine en Alaska, et il s'est souvent fait rappeler que la collaboration entre les gardes côtières canadienne et américaine est excellente. Il est vrai que nos deux pays ont des divergences concernant l'emplacement de la frontière maritime entre l'Alaska et le Yukon et le statut juridique du passage du Nord-Ouest, qui est situé dans les eaux intérieures du Canada. Pourtant, nos relations sont marquées par la collaboration, qu'il s'agisse d'économie, de NORAD, de l'OTAN ou des diverses commissions de gestion des pêches. Nos deux pays savent que la collaboration, sur la terre et au large du continent que nous partageons, n'est pas un choix, mais une nécessité. Et c'est sur ce constat que se fonde notre recommandation en faveur de la poursuite de discussions bilatérales sur le passage du Nord-Ouest.

Mais, pour que les discussions soient fructueuses, le Canada devra démontrer qu'il est présent, très présent, dans l'Arctique. Il devra prouver qu'il a pris des mesures pour revitaliser la Garde côtière en l'équipant de navires lui permettant de faire respecter une réglementation rigoureuse, pour mener efficacement des opérations de R-S, pour effectuer des



relevés hydrographiques et intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures, et pour offrir une gamme complète de services maritimes.

Et il doit élaborer une politique de l'Arctique en étroite collaboration avec les peuples autochtones de l'Arctique. Trop souvent, les bonnes intentions du reste du Canada n'ont pas eu de suite. Comme l'an dernier au Nunavut, nous avons appris cette année dans l'ouest de l'Arctique que les programmes et les politiques doivent s'adresser aux gens ordinaires et qu'à cette fin, il faut que les gens participent au départ à leur élaboration. Nous enjoignons la Garde côtière et le gouvernement en général à renouveler leur engagement à atteindre cet objectif – non seulement en créant des structures officielles comme le comité du cabinet recommandé dans le présent rapport, mais en faisant preuve de détermination et de sincérité.

L'intérêt que manifeste le Comité pour la Garde côtière n'est pas nouveau. En juin 2008, il a déposé *La Garde côtière dans l'Arctique canadien*, un rapport provisoire fondé sur les témoignages recueillis à Ottawa. Il a aussi déposé en mai 2009 *Relever le défi dans l'Arctique*, un rapport fondé sur des témoignages recueillis à Ottawa et au Nunavut en juin 2008. Il lui reste toutefois à entendre et à examiner le point de vue de l'ouest de l'Arctique sur les questions du Nord.

Depuis le mois de mars 2009, conformément à son ordre de renvoi, le Comité a tenu des audiences publiques à Ottawa afin de mieux comprendre les enjeux. En septembre, il a tenu des audiences publiques à Yellowknife et à Inuvik, et a effectué une mission d'étude à Winnipeg au Manitoba, à Rankin Inlet et Cambridge Bay au Nunavut, à Hay River et Inuvik dans les Territoires du Nord-Ouest, à Juneau et Sitka en Alaska, et à Victoria en Colombie-Britannique.

Le Comité tient à exprimer sa reconnaissance pour l'excellent accueil qu'il a reçu à Winnipeg, au Nunavut, dans les Territoires du Nord-Ouest, en Alaska et à Victoria. La rencontre avec la population du Nord a été pour le Comité une occasion unique de prendre connaissance d'une diversité de points de vue et de préoccupations au sujet de l'Arctique. Le Comité tient à remercier tous ceux et celles qui ont si généreusement donné de leur temps pour participer à notre étude.

Bill Rompkey, C.P., président

# LE CONTRÔLE DES EAUX DE L'ARCTIQUE CANADIEN : RÔLE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

## TOILE DE FOND

### A. Recul des glaces, augmentation des activités de navigation

L'Arctique est au seuil de changements sans précédent<sup>1</sup>. La couverture de glace s'amincit et recouvre de moins en moins une grande superficie de l'Arctique circumpolaire. D'après ce que le comité a entendu, la question n'est plus à ce stade : il s'agit plutôt de savoir à quel moment l'océan Arctique et l'archipel Arctique seront ouverts aux liaisons régulières de la marine marchande.

À la fin de la saison de fonte de 2005, l'étendue de la couverture de glace a été la plus faible enregistrée. En septembre 2007, on constatait de nouveaux records de bas niveau de la glace, dépassant même les prévisions les plus catastrophiques des experts<sup>2</sup>. Facteur important pour le Canada, le légendaire passage du Nord-Ouest s'est ouvert, devenant pleinement navigable pour la première fois de l'histoire connue.

En septembre 2008, le passage du Nord-Ouest est devenu encore une fois libre de glace. On a enregistré le second plus bas minimum d'étendue de la glace circumpolaire : la couverture de glace plus diffuse et la banquise plus mince laissent entrevoir un bas niveau record de volume de la glace (superficie de la glace multipliée par l'épaisseur). Les glaces de mer dans la région circumpolaire ont diminué à 39 p. 100 au dessous de la moyenne de 1979-2000, soit le niveau le plus bas depuis le début de la surveillance satellite en 1979 et le plus bas pour l'ensemble du XX<sup>e</sup> siècle d'après la surveillance effectuée par les navires et les aéronefs<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Les termes « Arctique » et « Nord » peuvent être définis de diverses façons. Aux présentes, « Arctique », « Nord » et « nordique » sont utilisés de façon interchangeable.

<sup>2</sup> Voir *Arctic Climate Impact Science – An Update Since ACIA*, Rapport commandé par le Programme international sur l'Arctique du WWF, 2008, [http://assets.panda.org/downloads/final\\_climateimpact\\_22apr08.pdf](http://assets.panda.org/downloads/final_climateimpact_22apr08.pdf).

<sup>3</sup> US National Snow and Ice Data Center (NSIDC), « 2008 Year-in-Review », 7 janvier 2009, <http://nsidc.org/arcticseaicenews/2009/010709.html>.

Cette année, en septembre, le passage du Nord-Ouest était à nouveau ouvert<sup>4</sup> et, même si la couverture de glace était supérieure aux années record précédentes, soit 2007 et 2008, la glace de mer n'a pas atteint les niveaux antérieurs. La couverture de glace est demeurée mince, devenant vulnérable à la fonte dans les étés à venir<sup>5</sup>.

L'océan Arctique, d'après les prévisions actuelles, sera libre de glace l'été beaucoup plus tôt que l'on ne prévoyait antérieurement<sup>6</sup>, peut-être même dès 2015, selon les données scientifiques présentées par David Barber, l'un des grands experts canadiens sur l'Arctique, lors de la Conférence internationale Arctic Change 2008 qui a eu lieu à Québec en décembre 2008<sup>7</sup>.

La glace de mer blanche réfléchit la lumière du soleil et conserve la fraîcheur dans la région polaire, mais le recul de la glace de mer expose l'eau de mer, plus sombre et moins réfléchissante, qui absorbe la chaleur, entraînant une augmentation de la fonte des glaces – cycle connu sous le nom de boucle de rétroaction glace-albédo. L'atteinte du point-bascule à partir duquel elle commencera à fondre à un rythme exponentiel débouchera sur un nouvel équilibre climatique. Cette perspective a des conséquences énormes.

La glace dure, épaisse et pluriannuelle – c'est-à-dire la glace pérenne qui a perduré au moins un été – constitue un risque considérable pour la marine marchande, tandis que la glace de première année, plus mince et moins dure, peut être cassée par des navires à coque renforcée. La Terre perd son capital de glaces de mer dans l'Arctique et, lorsque la glace pluriannuelle aura disparu totalement, les conditions deviendront analogues à celles que l'on observe l'hiver sur la Voie maritime du Saint-Laurent<sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> Brigadier général Dave Millar, commandant de la Force opérationnelle interarmées du Nord, Défense nationale Canada, *Délibérations du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans* (ci-après, *Délibérations du Comité*), 21 septembre 2009.

<sup>5</sup> NSIDC, « Arctic sea ice extent remains low; 2009 sees third-lowest mark », 6 octobre 2009, [http://nsidc.org/news/press/20091005\\_minimumpr.html](http://nsidc.org/news/press/20091005_minimumpr.html).

<sup>6</sup> Voir U.S., National Snow and Ice Data Center, « Arctic Sea Ice Shatters All Previous Record Lows », *NSIDC Arctic Sea Ice News & Analysis*, 1<sup>er</sup> octobre 2007, [http://nsidc.org/news/press/2007\\_seaiceminimum/20071001\\_pressrelease.html](http://nsidc.org/news/press/2007_seaiceminimum/20071001_pressrelease.html).

<sup>7</sup> « Scientists Predict Seasonal Ice-Free Arctic by 2015 », *The Globe and Mail*, 12 décembre 2008, p. A7.

<sup>8</sup> Voir Comité sénatorial permanent des pêches et des océans, *Relever le défi dans l'Arctique : Rapport sur la Garde côtière canadienne*, avril 2009 (ci-après, *Relever le défi dans l'Arctique* (2009)), p. 2.



Il y aura probablement des raccourcis maritimes sur l'Eurasie le long de la côte de la Sibérie (la route maritime du Nord, que l'on appelait le passage du Nord-Est) et l'Amérique du Nord (le passage du Nord-Ouest) réduisant de plusieurs journées et de milliers de kilomètres les voyages par mer. En tant que route maritime, le passage du Nord-Ouest offrirait aux entreprises maritimes internationales des économies de temps et d'argent considérables; ainsi, la distance entre Shanghai et le New Jersey serait plus courte de 7 000 kilomètres, comparativement à un voyage analogue passant par le canal de Panama. Si la glace de mer circumpolaire régresse suffisamment, il se pourrait qu'il y ait une route maritime passant directement par le Pôle Nord.

Le Détroit de Béring, qui fait 90 kilomètres, et relie la mer de Béring (qui fait partie de l'océan Pacifique-Nord) et la mer de Chukchi (qui fait partie de l'océan Arctique) pourrait bientôt devenir l'un des goulots d'étranglement dans la marine marchande internationale. Lors de la séance d'information à Juneau, Alaska, en septembre 2009, le contre-amiral Christopher C. Colvin, commandant du district 17 de la Garde côtière américaine a insisté pour rappeler que des milliers de navires empruntent déjà la route du grand cercle du Pacifique, soit la distance la plus courte entre le nord-ouest de l'Amérique du Nord et l'Asie. En moyenne, 300 navires par mois empruntent la route méridionale traditionnelle des îles Aléoutiennes et autant empruntent maintenant la route septentrionale à travers le passage d'Unimak, détroit qui traverse les Aléoutiennes.

Les témoins ont mentionné l'Évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique (ENMA)<sup>9</sup>, premier examen exhaustif de ce type sur la navigation commerciale circumpolaire. L'étude, qui a duré quatre ans, a été présentée à la réunion ministérielle d'avril 2009 du Conseil de l'Arctique : elle comprend un certain nombre de recommandations sur la façon de nous préparer aux vingt prochaines années dans trois grands domaines : augmenter la sécurité maritime dans l'Arctique, protéger les gens et l'environnement de l'Arctique et construire l'infrastructure maritime de l'Arctique<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Conseil de l'Arctique, *Évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique, Rapport 2009*, 2009, [http://pame.arcticportal.org/images/stories/PDF\\_Files/AMSA\\_2009\\_Report\\_2nd\\_print.pdf](http://pame.arcticportal.org/images/stories/PDF_Files/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf).

<sup>10</sup> L'ENMA a été exécutée par le Groupe de travail Protection de l'environnement marin arctique au nom du Conseil de l'Arctique, tribune intergouvernementale créée en 1996. Les États membres du conseil sont le Canada, le Danemark/Groenland/Îles Féroé, la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Fédération de Russie, la Suède et les États-Unis. Six groupes autochtones siègent également comme participants permanents. Voir le site du Conseil de l'Arctique, à l'adresse : <http://arctic-council.org/article/about>.

Puisque les courants océaniques dans la région du pôle Nord entraînent une concentration plus forte de glace pluriannuelle dans les eaux canadiennes que dans les eaux russes, on prévoit que la route maritime du Nord sera ouverte plus tôt à la marine marchande internationale que le passage du Nord-Ouest, qui, d'après les prévisions, ne deviendrait pas une grande route internationale trans-Arctique, à court terme<sup>11</sup>.

Même si les conditions géographiques et climatiques particulières font de l'Arctique canadien un défi pour la navigation maritime, l'an dernier, un câblier danois (le *MV Peter Faber*) a fait voile d'Asie jusqu'à un projet de l'Atlantique Nord par le passage du Nord-Ouest. En septembre 2008, la société Desgagnés Transarctik Inc. de Montréal devenait la première entreprise à expédier du fret par le passage du Nord-Ouest vers les collectivités de Cambridge Bay, Kugluktuk, Gjoa Haven et Taloyoak, dans l'ouest du Nunavut. La société Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc., située à l'Est, comme son nom l'indique, a ajouté l'Ouest du Nunavut à son service d'expédition maritime en 2009 et une entreprise de l'Ouest, la Société des transports du nord Limitée a introduit un nouveau service par barge de Richmond (Colombie-Britannique) vers les collectivités côtières de l'Ouest de l'Arctique.

En 2007, un navire chargé d'engrais provenant du Nord-Ouest de la Russie est arrivé à Churchill (Manitoba); c'était la première fois que le port recevait des marchandises de Russie par mer<sup>12</sup>. La création d'une liaison maritime (appelée « pont de l'Arctique » entre le port russe de Mourmansk (le port libre de glaces le plus septentrional du monde) et Churchill (seul port nordique en eaux profondes du Canada) pourrait devenir une solution de rechange à l'expédition par la voie maritime du Saint-Laurent.

De plus, les croisières dans l'Arctique sont devenues de plus en plus populaires. Le tourisme polaire devrait augmenter dans les prochaines années, car les effets du changement climatique attirent l'attention de la planète sur l'Arctique. L'an dernier, l'Alaska a connu plus d'un million de croisiéristes<sup>13</sup>. Cette année, le navire allemand à coque renforcée *Hanseatic* et le navire sœur *Bremen* ont tous deux emprunté le passage du Nord-Ouest et le nombre de yachts privés et de bateaux à moteur faisant le voyage, même s'il demeure modeste, ne cesse d'augmenter.

---

<sup>11</sup> ENMA (2009), p. 112.

<sup>12</sup> Les céréales sont expédiées par bateau vers les marchés internationaux à partir du port de Churchill, qui est relié au réseau ferroviaire du Canadien National par le chemin de fer de la baie d'Hudson.

<sup>13</sup> Gouvernement du Canada, « Le poids du Canada en Alaska : Commerce, investissement et partenariats communs », Dépliant des affaires consulaires, juillet 2009, p. 4.

La glace diminuant encore et la saison navigable se prolongeant, les secteurs de l'énergie et des mines devraient en bénéficier, et cela entraînera un développement économique et une augmentation du trafic maritime. On construit des navires capables de naviguer dans les glaces et grâce à de nouvelles technologies, par exemple les pétroliers amphidromes, il est possible d'acheminer le pétrole et le gaz par navires-citernes.

Dans l'Ouest de l'Arctique, les zones auparavant englacées deviennent également plus intéressantes pour l'industrie de la pêche. Il n'existe actuellement pas de pêche maritime commerciale dans la mer de Beaufort, mais l'environnement, en ce qui a trait au développement commercial, commence à changer. Dans l'Est de l'Arctique, au large de la partie orientale de l'île de Baffin, où ont été établies de vastes pêcheries hauturières de turbot et de crevette, les navires peuvent « opérer » dans les régions plus septentrionales. La pêche commence maintenant plus tôt dans l'année qu'auparavant et dure plus longtemps<sup>14</sup>.

L'Arctique deviendra beaucoup plus achalandé. Les Inuits seront plus directement touchés par l'augmentation de l'activité maritime, ce qui aura probablement des conséquences profondes sur leur culture, leur bien-être et leur mode de vie traditionnel. La perspective que le passage du Nord-Ouest s'ouvre à la navigation des pétroliers et autres navires commerciaux constitue une préoccupation majeure, car les Inuits dépendent des écosystèmes arctiques, qui sont exceptionnellement délicats et fragiles.

Les effets néfastes de la navigation commerciale sont notamment le déversement potentiel de polluants dans l'environnement marin et la perturbation éventuelle des profils migratoires de la faune. Le béluga, qui est une nourriture traditionnelle pour les Inuits vivant dans la région d'établissement d'Inuvialuit<sup>15</sup>, par exemple, traversent pendant la saison migratoire plusieurs régions où il pourrait y avoir du trafic maritime. Les déplacements d'espèces comme le caribou pourraient être perturbés par les navires à coque renforcée ou les brise-glaces. Si la circulation de ces navires devient habituelle, cela entraînerait la fracture des glaces de mer, que les chasseurs traversent pour avoir accès au gibier.

<sup>14</sup> *Relever le défi dans l'Arctique* (2009), p. 7.

<sup>15</sup> Signée en juin 1984, la Convention définitive des Inuvialuit portait création de la région désignée des Inuvialuit couvrant approximativement 435 000 kilomètres carrés dans le delta du Mackenzie, la mer de Beaufort et la région du golfe d'Amundsen dans les Territoires du Nord-Ouest.



## B. Développements géopolitiques

L'Arctique, dont les immenses ressources naturelles restent encore en grande partie à exploiter, acquiert une importance stratégique et économique croissante. Le changement climatique et le recul des glaces de mer font en sorte que la région circumpolaire devient plus facilement accessible à la navigation commerciale et à l'exploration et au développement liés aux ressources.

On soupçonne l'existence de ressources en hydrocarbures énormes sous la surface de l'océan Arctique. En juillet 2008, les Levés géologiques américains estimaient que la région située au nord du cercle arctique recèle environ 13 p. 100 des réserves mondiales de pétrole non découvertes, 30 p. 100 des réserves mondiales de gaz naturel non découvertes et 20 p. 100 des réserves mondiales de liquides de gaz naturel non découvertes. Environ 84 p. 100 de ces ressources, estime-t-on, se situent dans des zones extracôtières et on prévoit qu'il y aura trois fois plus de gaz naturel que de pétrole<sup>16</sup>.

Pour le Canada, l'enjeu est grand en termes de retombées économiques futures.

Les États côtiers bordant l'océan Arctique, à savoir le Canada, le Danemark, la Norvège, la Fédération de Russie et les États-Unis, cartographient actuellement le plancher océanique conformément aux prescriptions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Convention sur le droit de la mer). Chacun veut établir quelle est la partie du plancher océanique qui constitue une extension de son plateau continental, dans le but de revendiquer le maximum du plancher océanique admissible au-delà de sa zone économique exclusive de 200 miles nautiques. En vertu de la Convention sur le droit de la mer, un État côtier peut revendiquer le contrôle sur les activités touchant les fonds marins, par exemple la mise en valeur du pétrole, du gaz et des minéraux, s'il peut prouver que le plancher océanique est une extension géologique de son plateau continental.

Lors d'une rencontre spéciale qui a eu lieu en mai 2008 à Ilulissat, au Groenland, les cinq États côtiers de l'Arctique ont réaffirmé leur engagement à coopérer à l'intérieur des cadres juridiques internationaux existants, par exemple la Convention sur le droit de la mer, et à régler de façon ordonnée tout chevauchement éventuel en matière de revendication [traduction], ne voyant aucune nécessité de préparer un nouveau régime juridique international exhaustif pour

---

<sup>16</sup> US Geological Survey, « 90 Billion Barrels of Oil and 1,670 Trillion Cubic Feet of Natural Gas Assessed in the Arctic », Communiqué, 23 juillet 2008, <http://www.usgs.gov/newsroom/article.asp?ID=1980>.

régir l'océan Arctique<sup>17</sup>. Les peuples autochtones et certains membres du Conseil de l'Arctique (Islande, Finlande et Suède) n'ont pas été invités à la conférence.

En avril 2009, le Conseil circumpolaire inuit (CCI)<sup>18</sup> a adopté un document intitulé *A Circumpolar Inuit Declaration on Sovereignty in the Arctic*, où il est notamment précisé que les droits, rôles et responsabilités des Inuits doivent être entièrement reconnus et pris en considération dans les discussions sur les questions liées à la souveraineté dans l'Arctique, notamment le changement climatique et la mise en valeur des ressources<sup>19</sup>.

Les États-Unis, qui n'ont ni signé ni ratifié la Convention sur le droit de la mer, mènent néanmoins des travaux scientifiques dans l'Arctique afin de recueillir des preuves en faveur d'une revendication future<sup>20</sup>. Selon Betsy Baker, professeure associée à la faculté de droit du Vermont, invitée par le Comité afin d'offrir un point de vue américain non gouvernemental sur les questions maritimes dans l'Arctique, l'appui à la Convention sur le droit de la mer est largement répandu dans les groupes industriels liés aux océans, notamment les groupes pétroliers, les organismes non gouvernementaux et toutes les branches des services armés. Dans son témoignage, elle a mentionné que le département d'État des États-Unis avait inscrit l'adoption de la Convention sur le droit de la mer comme priorité du Congrès<sup>21</sup>.

Le long de la côte de Sibérie, où la glace de mer fond plus rapidement et où les conditions des glaces sont plus favorables, la Russie a mis en valeur le secteur extracôtier et investi dans les ports de l'Arctique afin de mettre en valeur ses ressources très considérables en hydrocarbures.

<sup>17</sup> La Déclaration d'Ilulissat de mai 2008 peut être consultée à l'adresse :

[http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat\\_Declaration.pdf](http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf).

<sup>18</sup> Le CCI est un organisme international non gouvernemental représentant approximativement 150 000 Inuits vivant en Alaska, au Canada, au Groenland et en Russie. Le CCI est participant permanent du Conseil de l'Arctique, tribune intergouvernementale créée en 1996.

<sup>19</sup> CCI, *A Circumpolar Inuit Declaration on Sovereignty in the Arctic*, <http://inuitcircumpolar.com/files/uploads/icc-files/PR-2009-04-28-Signed-Inuit-Sovereignty-Declaration-11x17.pdf>.

<sup>20</sup> Depuis les années 1990, une minorité de sénateurs américains s'opposent à la ratification.

<sup>21</sup> *Délibérations du Comité*, 16 juin 2009. M<sup>me</sup> Baker fait partie de l'équipe scientifique du navire *Healy* de la Garde côtière américaine utilisé pour cartographier le plateau continental prolongé des É.-U.

Sous l'impulsion des marchés du pétrole et du gaz, les chantiers navals sud-coréens construisent des nouveaux pétroliers amphidromes (à deux étraves) et à coque renforcée qui peuvent fonctionner efficacement tant en eaux libres que dans une couverture de glace allant jusqu'à un mètre d'épaisseur. Dans les eaux libres, le navire avance normalement, proue en tête; dans un milieu englacé, le navire fonctionne poupe en avant (les hélices peuvent être tournées dans l'autre sens) et agit comme brise-glace. Les Russes achètent ces navires à double fin à la fine pointe de la technologie et qui élimineront la nécessité de réseaux de pipelines<sup>22</sup>.

La Russie a la capacité et l'infrastructure, notamment des brise-glaces à propulsion nucléaire, requises de sorte à contrôler la navigation future et est prête pour la navigation internationale empruntant la route maritime du Nord comme moyen d'accumuler des devises étrangères<sup>23</sup>. En septembre 2009, deux cargos appartenant à des intérêts allemands (*NM Beluga Fraternity* et *NM Beluga Foresight*) ont été les deux premiers navires commerciaux non russes à réussir à franchir cette route, de Vladivostok à Rotterdam<sup>24</sup>.

Encouragée par les recettes provenant des exportations de pétrole et de gaz, la Russie a également commencé à s'affirmer davantage dans l'Arctique, se lançant dans un programme de brise-glaces, reconstruisant sa flotte de sous-marins, tout en annonçant la création prochaine d'une unité de forces spéciales pour l'Arctique et envoyant des bombardiers à long rayon d'action vers les limites de l'espace aérien de plusieurs pays de l'Arctique, notamment le Canada. Selon Rob Huebert, autorité reconnue sur les questions concernant l'Arctique, tous les États de l'Arctique ont en fait commencé à augmenter leur présence et leur capacité militaire dans le Nord<sup>25</sup>.

Les pays non arctiques ont manifesté un intérêt sans précédent pour la région. La Chine, par exemple, qui n'a pas de côtes arctiques, exploite le brise-glace *Xue Long* (ou *Dragon des neiges*), qui servait avant tout à appuyer la station de recherche de la Chine dans l'Antarctique, mais également dans l'Arctique. Des pays non arctiques ont présenté des demandes pour se

<sup>22</sup> *Relever le défi dans l'Arctique* (2009), p. 13.

<sup>23</sup> Gary Sidock, directeur général, Direction générale de la flotte, GCC, *Délibérations du Comité*, 5 novembre 2009.

<sup>24</sup> Beluga Group, « Successfully mastered Northeast-Passage is followed by planning start for 2010 », Actualités, 18 septembre 2009, [http://www.beluga-group.com/en/news/v/article/successfully-mastered-northeast-passage-is-followed-by-planning-start-for-2010/?tx\\_ttnews%5BbackPid%5D=13&cHash=cf5868ad54](http://www.beluga-group.com/en/news/v/article/successfully-mastered-northeast-passage-is-followed-by-planning-start-for-2010/?tx_ttnews%5BbackPid%5D=13&cHash=cf5868ad54).

<sup>25</sup> Rob Huebert, Séance d'information à l'intention du Comité, Yellowknife, 20 septembre 2009. Voir également Rob Huebert, « Canadian Arctic Sovereignty and Security in a Transforming Circumpolar World », Conseil international du Canada, <http://www.canadianinternationalcouncil.org/research/foreignpol/canadianar>.



joindre comme observateurs au Conseil de l'Arctique, dont la Corée du Sud, la Chine et l'Union européenne (UE)<sup>26</sup>.

En novembre 2008, la Commission européenne adoptait un communiqué intitulé « *L'Union européenne et la région arctique* », précisant les « intérêts et les objectifs d'action de l'UE » dans la région et préconisant une « réponse systématique coordonnée aux défis qui se font jour rapidement »<sup>27</sup>. Rappelant qu'il existe diverses interprétations des conditions de passage des navires dans certaines eaux arctiques, particulièrement le passage du Nord-Ouest, la Commission européenne a recommandé que les États membres et la collectivité défendent le principe de la liberté de navigation et le droit de passage inoffensif dans les routes et régions nouvellement ouvertes<sup>28</sup>.

Facteur important pour le Canada, les États-Unis ont formulé leurs propres objectifs dans l'Arctique, dans une directive présidentielle sur la sécurité nationale signée le 9 janvier 2009, premier document du genre depuis 1994. Les six objectifs stratégiques dans la directive sont :

1. répondre, en ce qui a trait à la région arctique, aux besoins de sécurité nationale et de sécurité du territoire;
2. protéger l'environnement arctique et en conserver les ressources biologiques;
3. garantir la durabilité environnementale de la gestion des ressources naturelles et du développement économique dans la région;
4. renforcer les institutions de coopération entre les huit pays de l'Arctique (États-Unis, Canada, Danemark, Finlande, Islande, Norvège, Fédération de Russie et Suède);
5. faire participer les collectivités autochtones de l'Arctique aux décisions qui les touchent;
6. améliorer la surveillance et la recherche scientifiques sur les questions locales, régionales et globales en matière d'environnement<sup>29</sup>.

<sup>26</sup> Huit pays ont des territoires dépassant le cercle arctique : Canada, États-Unis, Danemark (par le Groenland), Norvège, Russie, Islande, Finlande et Suède. Le statut d'observateur dans l'Arctique est ouvert aux États non arctiques, aux organismes internationaux et régionaux intergouvernementaux et interparlementaires et aux organisations non gouvernementales. Six pays non arctiques ont actuellement statut d'observateur : France, Allemagne, Pologne, Espagne, Pays-Bas et Royaume-Uni.

<sup>27</sup> Commission européenne, « L'Arctique mérite l'attention de l'Union européenne – première étape d'une politique arctique de l'UE », Communiqué, 20 novembre 2008, [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/press\\_rel201108\\_en.html](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/press_rel201108_en.html).

<sup>28</sup> Commission européenne, Communiqué « L'Union européenne et la région arctique », novembre 2008, [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/press\\_rel201108\\_en.html](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/press_rel201108_en.html).

<sup>29</sup> Président George W. Bush, Maison Blanche, National Security Presidential Directive (NSPD – 66) and Homeland Security Presidential Directive (HSPD – 25), <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/news/releases/2009/01/20090112-3.html>.

Il est précisé à la directive de 10 pages que les États-Unis possèdent un intérêt large et fondamental en matière de sécurité nationale dans la région de l'Arctique et sont prêts à fonctionner de façon indépendante ou de concert avec d'autres États pour protéger ces intérêts. Ces intérêts comprennent des questions comme la défense anti-missiles et un système de préalerte, le déploiement des systèmes maritimes et aériens pour le transport maritime stratégique, la dissuasion stratégique, la présence maritime et les opérations de sécurité maritime, sans oublier les activités visant à garantir la liberté de navigation et de survol dans la région. De la sorte, les É.-U. affirmeront une présence nationale plus active et plus influente afin de protéger les intérêts [des É.-U.] dans l'Arctique et de protéger la puissance maritime dans la région. Ce cadre stratégique fait de l'Alaska le centre des intérêts américains dans la région, fait ressortir le litige frontalier entre le Canada et les États-Unis dans la mer de Beaufort et fait de la liberté des mers une priorité nationale de premier rang, tout en déclarant expressément que le passage du Nord-Ouest est un détroit servant à la navigation internationale où un régime de circulation en transit s'applique.

En ce qui a trait au Canada, l'objectif de la politique étrangère pour l'Arctique est de créer un contexte international propice à la mise en œuvre réussie de la Stratégie pour le Nord du Canada en mobilisant les partenaires internationaux et en faisant la promotion des priorités canadiennes aux niveaux bilatéral, multilatéral et par l'entremise du Conseil de l'Arctique<sup>30</sup>.

### **C. Stratégie pour le Nord du Canada**

La vision du gouvernement fédéral d'un nouveau Nord canadien, intitulée « Stratégie pour le Nord du Canada », annoncée par le Premier ministre en août 2007 a été réaffirmée le 26 juillet 2009 par la publication du document stratégique intitulé « *Stratégie pour le Nord du Canada : Notre Nord, notre patrimoine, notre avenir* »<sup>31</sup>.

<sup>30</sup> Voir MAECI, Politique étrangère du Canada pour l'Arctique, [http://www.international.gc.ca/ministers-ministres/Cannon-Arctic\\_Foreign\\_Policy-Politique-etrangere-arctique.aspx?lang=fra](http://www.international.gc.ca/ministers-ministres/Cannon-Arctic_Foreign_Policy-Politique-etrangere-arctique.aspx?lang=fra).

<sup>31</sup> Gouvernement du Canada, *Stratégie pour le Nord du Canada : Notre Nord, notre patrimoine, notre avenir*, octobre 2009, <http://www.northernstrategy.ca/cns/cns-fra.asp>.

Pilotée par le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, la Stratégie pour le Nord est axée sur quatre priorités : exercer la souveraineté du Canada dans l'Arctique, promouvoir le développement économique et social, améliorer la gouvernance dans le Nord et y transférer des responsabilités, et, protéger le patrimoine environnemental du Canada. Un certain nombre d'engagements ont été pris pour appuyer la stratégie (voir l'Annexe 1).

Le financement annoncé au budget de février 2008 comportait un engagement de 720 millions de dollars canadiens concernant un nouveau brise-glace de la Garde côtière canadienne (GCC) doté de plus grandes capacités de rupture des glaces que le *NGCC Louis-S. St-Laurent*, qui devrait être déclassé en 2017. Le Premier ministre a également annoncé, en août 2008, dans le cadre de la Stratégie pour le Nord, que le gouvernement du Canada élargirait à l'Arctique canadien la portée de sa législation environnementale et de la réglementation sur la marine marchande.

La Défense nationale participe à la Stratégie pour le Nord en répondant aux attentes de la Stratégie de défense *Le Canada d'abord*, qui est centrée sur l'Arctique. Rendue publique en mai 2008, la SDLCA a consolidé nombre d'initiatives annoncées antérieurement et liées à la défense; on y précise que les Forces canadiennes (FC) joueront un rôle de plus en plus important dans l'Arctique dans les années à venir<sup>32</sup>.

Les responsabilités des FC dans le Nord canadien comprennent les patrouilles de surveillance aérienne et visent à assurer la souveraineté sur le territoire nordique canadien et ses abords, la prestation de services de transport à l'appui des autres ministères fédéraux et l'aide aux opérations de recherche et sauvetage au sol.

Divers investissements et engagements ont été faits ou pris pour augmenter la présence des Forces canadiennes dans le Nord, notamment la construction de six à huit navires de patrouille extracôtière dans l'Arctique de Classe polaire 5; la création d'un centre de formation polyvalent sur l'Arctique à Resolute Bay, Nunavut; la création d'une installation d'amarrage et de ravitaillement en combustible à l'actuel port en eaux profondes de Nanisivik, au Nunavut, qui servira d'aire de rassemblement des navires de la marine dans le Haut-Arctique et sera également utilisé par les navires de la GCC; la création d'une unité de réserve permanente de l'armée à Yellowknife; des projets pour améliorer la capacité de surveillance des FC par la modernisation et le remplacement de l'aéronef de patrouille Aurora; le projet Polar Epsilon, dont

<sup>32</sup> Ministère de la Défense nationale, « Stratégie de défense *Le Canada d'abord* », <http://www.forces.gc.ca/site/focus/first-premier/index-fra.asp>.



l'objet est d'assurer une surveillance à partir de l'espace à l'aide de l'information du satellite RADARSAT-2 du Canada pour générer de l'imagerie à l'intention des commandants militaires pendant la conduite des opérations; l'utilisation de la technologie des aéronefs sans pilote et l'expansion de l'effectif et des capacités des Rangers canadiens et du programme des jeunes Rangers canadiens.

Les Inuits et les Premières nations ont un rôle de premier plan à jouer pour renforcer la souveraineté du Canada dans l'Arctique et manifester sa présence et exercer sa compétence dans la région. L'an dernier, les personnes qui ont témoigné au Nunavut ont fait ressortir la nécessité de la participation du territoire, de la collectivité et des Inuits dans l'élaboration de la Stratégie pour le Nord<sup>33</sup>. Cette année, dans l'Ouest de l'Arctique, les témoignages entendus par le Comité font également ressortir la nécessité d'une meilleure intégration des opinions des gens du Nord et des Autochtones dans l'établissement des priorités, l'élaboration des politiques et les prises de décisions.

Dans notre rapport intitulé *Relever le défi dans l'Arctique : Rapport sur la Garde côtière canadienne* d'avril 2009 (déposé au Sénat le 4 mai 2009), le Comité proposait la création d'un comité consultatif sur la stratégie pour l'Arctique, composé de représentants des ministères et organismes fédéraux dont le mandat vise l'Arctique, en signalant notamment la Garde côtière, ainsi que les divers groupes autochtones/inuits de la région et les trois gouvernements territoriaux, afin d'exercer une surveillance et de formuler des conseils en ce qui a trait à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie effective et intégrée pour le Nord (recommandation 8).

La réponse du gouvernement du Canada à cette proposition, ainsi qu'aux autres recommandations du Comité, figurent en annexe des présentes (voir l'Annexe 2).

#### **D. Approches intégrées**

Les participants à nos rencontres dans l'Ouest de l'Arctique et à Ottawa ont souvent fait état de la nécessité d'une approche pangouvernementale à l'exercice de la compétence dans l'Arctique.

---

<sup>33</sup> *Relever le défi dans l'Arctique* (2009), page 34.

Plusieurs ministères et organismes fédéraux se partagent la responsabilité de la gestion et de la protection des côtes arctiques éloignées. Transports Canada, par exemple, administre le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, tandis que la Garde côtière canadienne est l'entité fédérale responsable au premier chef en cas de pollution marine au nord du 60° degré de latitude nord (ci-après, le « nord du 60° »). La Défense nationale a la responsabilité du programme national canadien de recherche et de sauvetage (R-S), tandis que la Garde côtière est responsable du volet maritime du même programme.

On a répété encore et encore au Comité que le succès, dans le Nord, dépend de rapports étroits entre les ministères, pour éviter le double emploi, tirer le maximum de tous les éléments d'actif national disponibles dans la vaste région nordique du Canada et tirer parti des points forts qui existent. Chaque ministère, disait-on, apportait son mandat spécifique et complémentaire, appuyé par des capacités particulières<sup>34</sup>. En raison de l'immensité de la région nordique canadienne, la coopération et la collaboration, estimait-on, sont particulièrement importantes lorsqu'il s'agit de réagir aux situations d'urgences, par exemple lors d'activités de R-S.

En septembre 2009, le Comité a visité le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) de Victoria, situé à l'arsenal canadien de Sa Majesté de la BFC Esquimalt (Colombie-Britannique) – l'un des trois CCCOS du Canada, les autres étant situés à Halifax et à Trenton – assurant la couverture R-S pour la plus grande partie du Nord canadien. Dotés d'un personnel mixte provenant de la Force aérienne et de la Garde côtière et ce, 24 heures par jour, les CCCOS ont la tâche de coordonner les interventions R-S concernant les incidents aériens partout au Canada, ainsi que les incidents maritimes dans les eaux de marée et les Grands Lacs. Ces centres répondent également, sur demande, en cas de survenance d'autres catastrophes ou crises humanitaires<sup>35</sup>.

Le Comité a de plus appris qu'il y avait coordination interagences / interministérielle par l'entremise des structures de comités dans l'appareil fédéral. Un comité spécial des sous-ministres des principaux ministères fédéraux présents dans l'Arctique supervise

<sup>34</sup> Brigadier général S. Kummel, directeur général de la planification, État-major interarmées stratégique, Défense nationale, *Délibérations du Comité*, 5 novembre 2009.

<sup>35</sup> La région R-S Victoria comprend la Colombie-Britannique, le Yukon et une partie du Nord-Est de l'océan Pacifique. La principale ressource aérienne de R-S est l'escadron de transport et de sauvetage 442 situé au 19, Wing Comox, sur l'île de Vancouver. L'escadron dispose de cinq hélicoptères CH-149 Cormorant et de six aéronefs à voilure fixe Buffalo CC-115 DeHavilland. Des dizaines de milliers d'appels téléphoniques et radios aboutissent en moyenne chaque année à 4 000 opérations R-S. En majorité, ce sont des opérations maritimes.

la mise en œuvre de la Stratégie pour le Nord et surveille les progrès. À l'appui de ce comité spécial existe un comité de coordination composé de sous-ministres adjoints, qui abat un travail plus détaillé, ainsi qu'un comité des SMA se concentrant sur le secteur scientifique. De plus, on crée au besoin des groupes de travail chargés de questions spécifiques<sup>36</sup>.

En ce qui a trait aux questions liées à la sécurité, le Groupe de travail sur la sécurité dans l'Arctique (GTSA), qui est la principale tribune concernant les questions de sécurité, favorisait la coopération et l'interaction entre les paliers des ministères et organismes fédéraux, notamment la Garde côtière canadienne, Transports Canada, Défense nationale, Sécurité publique, Citoyenneté et Immigration, Agence du revenu du Canada, GRC et Affaires indiennes et du Nord Canada. Le Comité a appris que, dans le cadre du travail du GTSA, la Défense nationale prépare une évaluation de la menace afin de dégager les lacunes et les vulnérabilités et que la totalité de la collectivité du domaine de la sécurité maritime prend part aux discussions<sup>37</sup>.

Chaque année, sous le commandement de la Force opérationnelle interarmées du Nord (FOIN)<sup>38</sup>, les Forces canadiennes tiennent trois grands exercices conjoints de façon à améliorer la coordination et les communications interagences dans l'Arctique : Opération NUNALIVUT, dans le Haut-Arctique (patrouilles améliorées des Rangers pour assurer la souveraineté); Opération NUNAKPUT, dans l'Ouest de l'Arctique (opération de la FOIN en collaboration avec la Garde côtière et la GRC) et Opération NANOOK, dans l'Est de l'Arctique (opération mixte interagences en matière de souveraineté axée sur l'interexploitabilité, le commandement et le contrôle et la collaboration).

Les trois exercices sont différents, mais ont en commun le même objet global : promouvoir les capacités des Forces canadiennes dans l'Arctique, la coordination interagences et l'amélioration de la coordination dans les interventions concernant des situations de crise et

<sup>36</sup> Patrick Borbey, sous-ministre adjoint, Affaires indiennes et du Nord Canada, *Délibérations du Comité*, 26 mars 2009.

<sup>37</sup> Joe Oliver, surintendant principal, directeur général, Intégrité des frontières, GRC, *Délibérations du Comité*, 5 novembre 2009.

<sup>38</sup> Basée à Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest), la Force opérationnelle interarmées du Nord (ou FOIN), qui fait partie de Commandement Canada, assure une coordination de soutien aux activités des FC dans le Nord. La FOIN maintient des détachements à Whitehorse (Yukon) et à Iqaluit (Nunavut). Son territoire de responsabilité englobe approximativement 40 p. 100 de la masse continentale du Canada (quatre millions de kilomètres carrés). Parmi les éléments d'actif que conservent les FC dans le Nord, mentionnons quatre aéronefs Twin Otter CC-138 (escadron 440 [Transport]), le Système d'alerte du Nord (série de stations radars le long de la limite septentrionale de l'Amérique du Nord), quatre bases avancées d'opérations capables d'appuyer les opérations des aéronefs, ainsi que la Station des Forces canadiennes Alert (station de collecte de signaux / renseignements située à la pointe nord-est de l'île Ellesmere), soit l'établissement habité en permanence le plus septentrional du monde.



d'urgence. Le Comité a appris que l'Opération NANOOK élargirait son envergure en 2010 avec la participation des forces militaires américaines et danoises dans la région de Resolute Bay<sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup> Brigadier général Dave Millar, *Délibérations du Comité*, 21 septembre 2009.

## QUESTIONS TOUCHANT LA SOUVERAINETÉ

Le terme « souveraineté » revient souvent, quand il s'agit de l'Arctique. L'an dernier, M. Donat Pharand, une autorité en droit international et maritime, s'est attardé, dans son exposé au Comité, sur l'immense confusion entourant ce terme. De la façon dont il est généralement défini en droit international, le terme « souveraineté » est « la totalité des diverses formes de compétence exclusive qu'un État peut exercer dans les limites de ses frontières »<sup>40</sup>.

En ce qui a trait au plateau continental au-delà des 200 miles nautiques de la zone économique exclusive (ZEE), les États côtiers ne possèdent pas la « souveraineté » dans le plein sens du terme. Il est précisé à l'article 77 de la Convention 1982 de l'ONU sur le droit de la mer que les États côtiers exercent « des droits souverains » sur le plateau continental aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles – tant les organismes vivants (espèces sédentaires) que les ressources non biologiques des fonds marins et de leur sous-sol (p. ex. pétrole et gaz). La mesure dans laquelle les pays côtiers de l'Arctique présenteront des revendications nationales sur les fonds marins est une question qui sera tranchée conformément aux règles précises exposées dans la Convention sur le droit de la mer<sup>41</sup>. Toutefois, ainsi que le précisait le Comité dans son rapport de mai 2009, il pourrait y avoir des différends concernant des revendications qui se chevauchent<sup>42</sup>.

Plus près de la côte (à l'intérieur de la ZEE), le Canada a des difficultés de longue date de délimitation des frontières maritimes avec ses voisins circumpolaires, notamment un différend avec les États-Unis sur la frontière maritime entre le Yukon et l'Alaska<sup>43</sup>.

À l'exception du litige sur l'île de Hans entre le Canada et le Danemark, dans l'Est de l'Arctique, par contre, la collectivité internationale reconnaît largement que toutes les îles de l'archipel Arctique relèvent exclusivement de la compétence du Canada. Par contre, on ne

<sup>40</sup> Donat Pharand, cité dans *Relever le défi dans l'Arctique* (2009), p. 16.

<sup>41</sup> En raison de la limite de 10 ans, en ce qui a trait aux présentations, et du grand nombre de ratifications au milieu de la fin des années 1990, le Comité a appris que la Commission des limites du plateau continental de l'ONU, organisme composé de 21 spécialistes des États signataires à la Convention sur le droit de la mer, fait actuellement face à un important arriéré de présentations. Rob Huebert, Séance d'information à l'intention du Comité, Yellowknife, 20 septembre 2009.

<sup>42</sup> *Relever le défi dans l'Arctique* (2009), pages 17-21.

<sup>43</sup> *Ibid.*, pages 17-18. Depuis le dépôt du rapport du Comité en mai 2009, le secrétaire d'État au Commerce des É.-U. a approuvé en août 2009 un plan de gestion des pêches de l'Arctique (AFMP). Se fondant sur la conception américaine de la frontière maritime entre le Yukon et l'Alaska, l'AFMP interdit la pêche commerciale dans les eaux situées au nord de l'Alaska (là où il n'y a actuellement aucune pêche commerciale) jusqu'à ce que les scientifiques puissent réunir suffisamment de renseignements sur les stocks de poissons et l'environnement marin de l'Arctique.

peut pas en dire autant à propos des eaux environnantes. Sur ce point, l'une des contestations potentiellement graves de la souveraineté canadienne touche le droit de contrôler la marine marchande dans le passage du Nord-Ouest, soit les routes maritimes reliant le détroit de Davis, à l'Est, à la mer de Beaufort, à l'Ouest.

### **A. Le passage du Nord-Ouest**

Le passage du Nord-Ouest, soit le raccourci longtemps recherché entre l'Atlantique et le Pacifique, se compose de plusieurs routes océaniques possibles longeant les îles de l'Arctique (le plus vaste archipel du monde) (carte 1)<sup>44</sup>. La position du Canada est que toutes les eaux à l'intérieur de l'archipel Arctique, y compris le passage en question, font partie de ses eaux intérieures historiques, sur lesquelles il a pleine souveraineté<sup>45</sup>. Cela comprend le droit d'adopter unilatéralement des lois et règlements, comme il le ferait concernant le territoire continental, afin de protéger les intérêts canadiens, notamment ceux de ses résidents nordiques, particulièrement les Inuits.

---

<sup>44</sup> La route du Nord par le chenal Parry offre un trajet potentiellement plus court en eaux plus profondes, mais la couverture de glace est habituellement plus épaisse et perdure plus longtemps dans l'été. Les routes méridionales présenteraient moins de glace l'été, mais le trajet est plus long et les eaux, moins profondes, d'où des difficultés pour la navigation commerciale.

<sup>45</sup> En droit international, la souveraineté s'applique aux terres et à certaines eaux ou zones maritimes appelées « eaux intérieures ». Donat Pharand, dans *Relever le défi dans l'Arctique* (2009), p. 16.



**Carte 1 – Principales routes pour le passage du Nord-Ouest**



Source : Donat Pharand, « La souveraineté du Canada sur l'Arctique et le passage du Nord-Ouest », *Méridien*, Commission canadienne des affaires polaires, printemps/été 2009, <http://www.polarcom.gc.ca/media.php?mid=3509>.

Le Canada ne s'oppose pas à la navigation internationale dans le passage du Nord-Ouest et il n'est d'ailleurs pas dans son intérêt de l'empêcher. Par contre, si le passage était considéré comme un détroit international, le Canada n'aurait pas le droit d'adopter et d'appliquer ses propres lois et règlements régissant la marine marchande internationale. Au lieu de cela, les normes internationales en matière de sécurité et de navigation maritimes s'appliqueraient, par exemple celles établies par l'Organisation maritime internationale, dont l'exécution relève de l'État du pavillon.

Les pays ne sont pas tous d'accord avec la position du Canada voulant que le passage du Nord-Ouest fasse partie de nos eaux intérieures et qu'il faille donc le consentement du Canada en cas d'utilisation par des étrangers.

En novembre 2009, la Commission européenne publiait un communiqué intitulé « *L'Union européenne et la région arctique* », pressant les États membres et la Communauté de « défendre le principe de la liberté de navigation et le droit de passage inoffensif sur les routes et dans les zones récemment ouvertes »<sup>46</sup>.

Pour les États-Unis, la voie navigable est un « détroit international », soit un corridor où les navires américains auront un droit de « passage en transit », droit prévu en droit international et qui est aussi large qu'en haute mer (eaux internationales). Du point de vue des États-Unis, pays qui s'est concentré sur les intérêts de sécurité et s'est attaché à maintenir les détroits et chenaux du monde ouverts à sa marine militaire depuis la Guerre froide et même avant, la revendication du Canada voulant que le passage du Nord-Ouest soit une route maritime nationale, et non internationale, comporte la menace de créer un précédent juridique indésirable ailleurs dans le monde (p. ex. le détroit de Malacca, Hormuz, Gibraltar et autres détroits stratégiques).

À propos de la position des É.-U., M. Pharand, autorité canadienne en matière de droit concernant les eaux arctiques du Canada et spécialiste du passage du Nord-Ouest, a mentionné devant le Comité que la Convention de 1982 sur le droit de la mer ne comporte pas de définition précise de ce qu'est un détroit international; la définition est une question de droit international coutumier. À ce propos, il mentionnait que deux critères ont été appliqués par la Cour internationale dans l'arrêt *Corfu Channel* en 1949. Le premier critère exige qu'il y ait un chevauchement des eaux territoriales de 12 miles, ce qui était le cas du détroit de Barrow, dans le passage du Nord-Ouest, avant que le Canada ne tire des lignes de base droites en 1985. La deuxième condition, c'est que le détroit ait servi par le passé de route utile au trafic maritime international<sup>47</sup>.

Si le passage du Nord-Ouest était un détroit international (comme le prétendent les États-Unis), il n'y aurait que peu de restriction à la navigation. La position américaine signifie que les navires étrangers, notamment les navires de guerre, auraient virtuellement le même droit de passage qu'en haute mer. Les sous-marins ne seraient pas tenus de faire surface et d'informer le Canada (État côtier adjacent) de leur présence et les avions militaires auraient le droit d'emprunter l'espace aérien au-dessus du passage du Nord-Ouest. La voie navigable pourrait même être utilisée pour des activités criminelles, par exemple la contrebande ou le trafic

<sup>46</sup> Commission européenne, Communiqué « *L'Union européenne et la région arctique* », novembre 2008, p. 9.

<sup>47</sup> *Relever le défi dans l'Arctique* (2009), p. 29.

de clandestins, l'immigration illégale et même le transport ou l'importation d'armes de destruction de masse. Ironie du sort, les intérêts américains en matière de sécurité seraient mieux protégés si les États-Unis reconnaissaient la souveraineté du Canada sur le passage du Nord-Ouest et son contrôle à cet égard.

En 1969, à la suite de la découverte d'un vaste gisement de pétrole au nord de l'Alaska l'année précédente, le superpétrolier américain *Manhattan* a traversé le passage du Nord-Ouest sans demander l'autorisation du Canada<sup>48</sup>. En réponse à cela, le gouvernement du Canada a octroyé l'autorisation (même si elle n'avait pas été demandée), a fourni l'assistance d'un brise-glace et a pu faire en sorte qu'un représentant du gouvernement du Canada soit présent à bord. Le Canada a de plus adopté, en 1970, la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA), s'appliquant à la navigation commerciale jusqu'à une distance de 100 miles nautiques du territoire canadien le plus proche au nord 60° parallèle.

La LPPEA, dénoncée par les États-Unis, a été ultérieurement validée par la collectivité internationale en 1982, lorsque l'article 234, où une exception concernant l'Arctique, a été incluse à la Convention sur le droit de la mer à l'insistance du Canada. En vertu de l'article 234, les États côtiers ont le droit de faire appliquer des mesures réglementaires non discriminatoires à fondement scientifique concernant la prévention et le contrôle de la pollution maritime dans les limites de la ZEE (c.-à-d. jusqu'à 200 miles nautiques) « lorsque des conditions climatiques particulièrement rigoureuses et le fait que ces zones sont recouvertes par les glaces pendant la majeure partie de l'année font obstacle à la navigation ou la rendent exceptionnellement dangereuse, et que la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique ou de le perturber de façon irréversible ».

---

<sup>48</sup> L'objectif du voyage était de vérifier la rentabilité de transport du pétrole de l'Alaska vers les raffineries de la côte est des É.-U. La route a été jugée peu pratique et trop coûteuse à l'époque et l'industrie a opté au lieu de cela pour un pipeline alaskien jusqu'au port de Valdez.



En réponse à la traversée du passage du Nord-Ouest par le brise-glace américain *Polar Sea* sans l'autorisation du Canada en 1985<sup>49</sup>, le Canada a établi, en vertu du droit coutumier, des « lignes de base droites »<sup>50</sup> autour du périmètre extérieur de l'archipel Arctique, qui sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1986<sup>51</sup>. En même temps, les États-Unis et l'Union européenne ont communiqué des notes de protestation s'opposant à la revendication historique du Canada sur ces eaux et à la validité des lignes de base.

Facteur révélateur pour le Canada, malgré le désaccord entre le Canada et les États-Unis sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest, les deux pays ont signé, en 1988, l'Accord sur la coopération dans l'Arctique (voir l'Annexe 3). Les États-Unis s'engageaient à demander le consentement du Canada pour « tous les déplacements des brise-glaces américains dans les eaux revendiquées par le Canada comme ses eaux intérieures ». D'après les témoignages reçus par le Comité, il semble que l'accord, qui précise ne pas toucher la position juridique de chaque pays concernant les eaux de l'Arctique, a bien fonctionné pour l'un et l'autre signataires.

Plus tôt au cours de cette année, par contre, soit le 9 janvier 2009, le président Bush publiait la directive ministérielle « Presidential Directive 66.76 » précisant en termes très directs la position américaine concernant le statut juridique du passage du Nord-Ouest :

La liberté sur les mers est une priorité nationale de premier ordre. Le passage du Nord-Ouest est un détroit utilisé pour la navigation internationale et la route maritime du Nord comprend les détroits servant à la navigation internationale; le régime de passage en transit s'applique au franchissement de ces détroits. La sauvegarde des droits et devoirs touchant la navigation et le survol de la région arctique appuient notre capacité d'exercer ces droits partout dans le monde, y compris au moyen des détroits stratégiques<sup>52</sup>. [traduction]

<sup>49</sup> Le brise-glace *Polar Sea* de la Garde côtière américaine a franchi le passage du Nord-Ouest dans son voyage de retour à son port d'attache de Seattle, revenant d'une mission de réapprovisionnement à la base militaire américaine de Thulé, au Groenland. Auparavant, il y avait eu un accord provisoire autorisant le *Polar Sea* à emprunter cette route très rapide et que le gouvernement du Canada a annulé en réplique aux critiques selon lesquelles les É.-U. faisaient fi de la souveraineté canadienne. Rob Huebert, Séance d'information à l'intention du Comité, Yellowknife, 20 septembre 2009.

<sup>50</sup> L'objet des lignes de base droites est de permettre à un État côtier à la géographie idoine de mesurer ses eaux territoriales à partir de ces lignes au lieu de suivre la sinuosité de la côte. *Relever le défi dans l'Arctique* (2009), p. 24.

<sup>51</sup> Le Canada a également annoncé en septembre 1985 qu'il ferait construire le *Polar 8*, brise-glaces polaire toute saison. Le projet a été annulé quatre ans plus tard, par contre, au nom de la maîtrise du déficit.

<sup>52</sup> Président George W. Bush, Maison Blanche, National Security Presidential Directive (NSPD – 66) and Homeland Security Presidential Directive (HSPD – 25).

Jusqu'à présent, aucun pays n'a intenté de procédure judiciaire contre le Canada. Par contre en théorie, ainsi que le mentionnait le Comité en mai 2009, en défendant sa revendication de souveraineté contre les autres nations en ce qui a trait à la navigation commerciale dans le passage du Nord-Ouest, le Canada pouvait invoquer la longue histoire ininterrompue d'utilisation de ces terres et eaux par les Inuits<sup>53</sup>. En fait, les Inuits utilisent encore les plateformes de glace pour se déplacer, pêcher et chasser<sup>54</sup>.

## **B. Exigences de déclaration des navires**

Le changement climatique et le recul des glaces, d'après les prévisions, rendront les ressources de l'Arctique beaucoup plus faciles d'accès pour l'industrie, générant une augmentation de la navigation commerciale. L'augmentation de l'activité de navigation accroîtra le risque d'incidents environnementaux. Les eaux nordiques s'ouvrant de plus en plus, des incidents comme celui du *Berserk II* (voir la préface du présent rapport) pourraient devenir plus communs.

La déclaration des navires est importante pour garantir le respect des lois canadiennes, dépister les incidents et y réagir et établir notre souveraineté. Par contre, il existe des lacunes dans les exigences actuelles de déclaration des navires.

En vertu du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* du Canada, les navires « non SOLAS » jaugeant plus de 100 tonnes brutes enregistrées ou transportant plus de 12 passagers et les navires de la catégorie SOLAS jaugeant plus de 500 tonnes brutes enregistrées doivent présenter un rapport d'information pré-arrivée 96 heures avant leur entrée dans les eaux canadiennes, y compris les eaux arctiques<sup>55</sup>. La *Loi sur la sûreté du transport maritime* exempté expressément certains navires par exemple les embarcations de plaisance, les navires de pêche et les navires gouvernementaux de cette règle de déclaration (voir l'Annexe 4). Ni la Loi, ni son Règlement, n'exige quelque type de rapport des navires qui transitent.

<sup>53</sup> Voir *Relever le défi dans l'Arctique* (2009), pages 41-42.

<sup>54</sup> Duane Smith, vice-président, Inuvialuit Regional Corporation, *Délibérations du Comité*, 23 septembre 2009.

<sup>55</sup> Gouvernement du Canada, Réponse au rapport du *Relever le défi dans l'Arctique* (2009), recommandation 2, les navires de la catégorie SOLAS sont régis par la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Les navires visés sont des cargos jaugeant au moins 300 tonnes brutes et tous les navires à passagers effectuant des voyages internationaux. En Alaska, le Comité a appris que les États-Unis ont une règle analogue de préavis de 96 heures précédant l'arrivée des navires à un port américain.

Lorsqu'ils se trouvent dans les eaux arctiques canadiennes (à l'intérieur des 200 miles des terres canadiennes les plus proches, dans les eaux où s'applique la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA)), les grands navires, canadiens et autres, communiquent sur une base volontaire des renseignements sur leur statut et leur position au système de trafic maritime du Nord canadien NORDREG (Système de trafic de l'Arctique canadien). La déclaration au NORDREG est volontaire, contrairement aux zones de trafic de la côte du Pacifique (VTS OFFSHORE) et de la côte Atlantique (ECAREG), où la déclaration est obligatoire.

Géré par les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière<sup>56</sup>, le NORDREG a pour objectif de promouvoir la sécurité et les mouvements des navires, de renforcer la souveraineté canadienne dans les eaux de l'Arctique et de prévenir la pollution des eaux arctiques par l'établissement de méthodes d'examen du bon état des navires qui entrent dans les eaux de l'Arctique<sup>57</sup>.

Dans l'Arctique, les navigants, de façon régulière, informent le NORDREG de leur présence et leur position afin de pouvoir profiter des services de la Garde côtière (p. ex. renseignements sur les glaces, routes dans les glaces, aide du brise-glace et recherche-sauvetage); contrairement à la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, les navires des gouvernements étrangers jaugeant plus de 300 tonnes brutes, y compris les navires de guerre, ne sont pas automatiquement exemptés de l'exigence de respecter certaines normes canadiennes, par exemple sur la construction des navires: En vertu de la LPPEA, on peut, par décret, exempter ces navires de l'application de toute disposition réglementaire<sup>58</sup>.

En août 2008, le Premier ministre annonçait que de nouvelles mesures réglementaires seraient prises en vertu de la *Loi sur la marine marchande* (2001), exigeant l'enregistrement obligatoire des navires à destination des eaux arctiques canadiennes (ce que le Comité recommandait dans son rapport provisoire de juin 2008). Les participants à notre étude étaient très favorables à ce que devienne obligatoire l'enregistrement en vertu du NORDREG, afin d'établir la souveraineté du Canada et de garantir la sécurité de la navigation. Le Comité a

<sup>56</sup> Voir GCC, Zone de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG), [http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/SCTM/Z1\\_arctique\\_canadien](http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/SCTM/Z1_arctique_canadien).

<sup>57</sup> Voir *Relever le défi dans l'Arctique*, p. 60.

<sup>58</sup> Dans ce cas, les gouvernements étrangers sont priés par Transports Canada de communiquer avec le MAECI. Norman A. Villegas, agent des affaires parlementaires, Affaires parlementaires, Secrétariat des services intégrés, MAECI, Réponses aux questions, courriel au président, 9 novembre 2009.



appris que des exigences de déclaration obligatoire devraient être prises pour la saison de navigation 2010<sup>59</sup>.

Le NORDREG s'applique actuellement aux navires suivants : (1) les navires jaugeant au moins 300 tonnes brutes; (2) les navires qui remorquent ou poussent un navire si la jauge brute combinée de l'un et de l'autre est d'au moins 500, (3) ainsi que les navires qui transportent comme chargement des marchandises polluantes ou dangereuses ou qui remorquent ou poussent un navire qui transporte comme chargement des marchandises polluantes ou dangereuses.

De la sorte, le NORDREG ne vise directement que les grands navires, qui posent les risques les plus considérables à l'environnement marin. Même si on avait envisagé d'inclure les navires plus petits (c.-à-d. jauge brute inférieure à 300) dans les nouvelles dispositions réglementaires, il n'y a actuellement aucun projet d'étendre l'application du NORDREG à ces navires<sup>60</sup>. Dans le cas des navires jaugeant moins de 300 tonneaux, un rapport n'est exigé que s'ils font escale ou si l'équipage vient à terre, ce qui relève alors du mandat de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)<sup>61</sup>. Aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*, les navires appartenant à une force militaire étrangère sont exemptés. Dans le cas des personnes à bord des navires traversant des eaux canadiennes et qui ne désirent pas entrer au Canada, il n'existe aucune exigence de déclaration à l'ASFC en vertu de la *Loi sur les douanes*.

En bref, pour le moment, aucune réglementation de quelque sorte n'exige qu'un navire transitant par le passage du Nord-Ouest doive communiquer avec quiconque au Canada à quelque moment que ce soit, pourvu que le navire en question ne fasse pas escale. À compter du printemps 2010, lorsqu'entrera en vigueur la nouvelle réglementation prévue, seuls les grands navires jaugeant plus de 300 tonnes brutes, y compris les navires des gouvernements étrangers, devront faire une déclaration au NORDREG. Les autres navires, comme le *Berserk II*, n'y seront pas tenus. De plus, le Canada ne pourra encore rien faire à leur égard, sauf s'ils font escale<sup>62</sup>.

<sup>59</sup> Cela peut se faire intégralement par le processus réglementaire sans avoir à modifier la *Loi sur la marine marchande du Canada* (2001).

<sup>60</sup> Gouvernement du Canada, Réponse au rapport *Relever le défi dans l'Arctique* (2009), recommandation 11.

<sup>61</sup> Philip Whitehorne, chef des opérations, Exécution de la loi intérieure, Renseignements et exécution de la loi, Région du Nord de l'Ontario, Agence des services frontaliers du Canada, *Délibérations du Comité*, 5 novembre 2009.

<sup>62</sup> Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada, *Délibérations du Comité*, 5 novembre 2009.

Les navires appartenant à une force militaire étrangère ne seront pas tenus de communiquer des renseignements.

### C. Surveillance et contrôle

Le réchauffement du climat de l'Arctique et le retrait de la banquise devraient avoir pour effet d'ouvrir les eaux de l'Arctique et le Passage du Nord-Ouest à un trafic maritime régulier. Personne ne sait exactement quand cela se produira, mais le gouvernement du Canada se prépare à cette éventualité.

Une augmentation de l'activité maritime suppose que le Canada doit surveiller et contrôler les activités, et localiser et suivre les bateaux dans ce vaste territoire de l'Arctique, surtout dans les eaux du Passage du Nord-Ouest. Les participants à nos réunions ont souligné que la connaissance de la situation maritime n'est pas une tâche facile dans l'Arctique; l'infrastructure est rare et les côtes s'étendent sur plus de 162 000 kilomètres de littoral, ce qui est le double de ce que représentent les côtes de l'Atlantique et du Pacifique ensemble<sup>63</sup>.

Plus les eaux de l'Arctique seront libres, plus grand sera le risque d'incidents environnementaux et d'activité criminelle, par exemple l'entrée illégale de personnes et de marchandises. Le Comité a appris que la route entre le Groenland et le nord du Canada en particulier pourrait devenir un point d'entrée de choix pour les personnes qui ne sont pas admissibles au Canada (par exemple les membres d'équipage du *Berserk II*) et qui pourraient s'adonner à d'autres activités illicites<sup>64</sup>.

Actuellement, un certain nombre de bateaux évoluent dans les eaux de l'Arctique canadien en été, mais quelques-uns seulement, dont des bateaux de plaisance, ont franchi jusqu'à maintenant tout le Passage du Nord-Ouest. À l'avenir, il se peut que des navires d'autres pays veuillent emprunter le Passage pour gagner du temps et économiser le combustible, sans en demander la permission au Canada<sup>65</sup>.

<sup>63</sup> MPO, *Centre national d'excellence pour la recherche aquatique dans l'Arctique CNERAA*, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/science/coe/ncaare-cneraa/index-fra.htm>.

<sup>64</sup> Philip Whitehorne, *Délibérations du Comité*, 5 novembre 2009.

<sup>65</sup> À la fin de la saison de navigation 2009, 133 navires (connus) avaient franchi le Passage du Nord-Ouest. Au total, il y en a eu 59 entre 2000 et 2009, contre 36 entre 1990 et 2000. Huit bateaux de plaisance étrangers ont fait la traversée en 2009. Le *Berserk II*, qui a fait tout le voyage d'est en ouest (avec un équipage différent à bord) en 2007 devient le 110<sup>e</sup> bateau connu à avoir réussi la traversée depuis Roald Amundsen en 1903-1906. Renseignements fournis par Rob Huebert, courriel au greffier du Comité, 16 octobre 2009.

Selon M. Donat Pharand, si les navires étrangers évoluent dans le Passage du Nord-Ouest sans que le Canada ait pris des mesures de contrôle adéquates, les eaux du Passage pourraient devenir « internationales » et être sujettes au droit de transit. La voie maritime selon M. Pharand n'a peut-être pas d'histoire comme route praticable pour le trafic maritime international; mais, à cause de l'éloignement de la région et des difficultés de la navigation dans ses eaux, il suffirait d'un trafic international relativement faible pour que le Passage du Nord-Ouest devienne un détroit international<sup>66</sup>.

Dotée de la plus grande flotte marchande dans le monde, l'Union européenne est intéressée à emprunter éventuellement l'Arctique comme route de navigation. La position des États-Unis concernant le Passage porte aussi sur son utilisation éventuelle plutôt que sur son utilisation réelle.

Suivent les principaux éléments d'information à l'appui de ce qui est qualifié de « tableau de la situation maritime dans l'Arctique ».

## 1. La GRC

La Gendarmerie royale du Canada est responsable de la lutte contre les activités qui menacent l'intégrité des frontières et du maintien de l'ordre dans les voies navigables intérieures. Dans l'ouest de l'Arctique, des patrouilles annuelles sont menées le long du fleuve Mackenzie à bord d'un navire basé sur le Grand lac des esclaves. La capacité des patrouilles maritimes a été augmentée récemment par l'acquisition d'un navire d'intervention rapide pour les opérations dans le Delta du Mackenzie, dans les eaux côtières de la Mer de Beaufort et dans les environs de l'île Herschel, le point d'engorgement des bateaux en transit dans le Passage du Nord-Ouest<sup>67</sup>.

---

<sup>66</sup> *Relever le défi dans l'Arctique* (2009), p. 27. Voir aussi M. Donat Pharand, « The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit », *Ocean Development & International Law*, Vol. 38, Numéro 1 et 2, Janvier 2007, pages 23 – 69.

<sup>67</sup> Grant M.E. St. Germaine, surintendant, Opérations criminelles, Division « G », Gendarmerie royale du Canada, *Délibérations du Comité*, 21 septembre 2009; Joe Oliver, surintendant en chef, directeur général, Intégrité des frontières, GRC, *Délibérations du Comité*, 5 novembre 2009. À l'appui de ses opérations de maintien de l'ordre dans le Nord, la GRC dispose de trois aéronefs basés à Whitehorse, à Yellowknife et à Iqaluit.



Nous mentionnons souvent dans notre étude que, lorsqu'il se passe quelque chose dans le Nord, les gens appellent la GRC, laquelle offre des services de police dans les trois territoires et maintient une soixantaine de détachements et de bureaux partout dans le Nord<sup>68</sup>. Le Comité a aussi été étonné d'apprendre qu'il n'y a pas meilleure source d'information et de conseils que la population locale et que des liens étroits ont été établis au fil des ans entre la GRC et les résidents des collectivités du Nord canadien. À cause de sa présence (seule présence fédérale dans certaines régions isolées), la GRC agit souvent comme premier intervenant lors d'incidents à caractère non criminel qui relèvent d'administrations autres que fédérales, par exemple des opérations de recherche et sauvetage.

La GRC offre un service d'application de la loi et de soutien administratif au ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration et à l'Agence des services frontaliers du Canada<sup>69</sup>. Ainsi, dans le cas du *Berserk II*, la GRC locale a coordonné les premiers contrôles douaniers, les premières arrestations et la première enquête frontalière jusqu'à l'arrivée des agents de l'ASFC<sup>70</sup>.

Les ministères et organismes gouvernementaux offrent aussi à la GRC un service de renseignement. Ainsi, dans le cas du *Berserk II*, le navire a quitté Gjoa Haven avant que les renseignements sur les activités criminelles des membres de l'équipage soient connus et que la GRC puisse intervenir. Ce sont des renseignements transmis par la Garde côtière à la GRC qui ont déclenché la chaîne d'événements menant à l'intervention de la GRC à Cambridge Bay.

[L]orsqu'ils ont quitté Gjoa Haven, il y avait un autre navire au port. Les membres du *Berserk II* ont déclaré à l'autre équipage qu'ils avaient été déportés et qu'ils venaient d'arriver au Canada. La Garde côtière canadienne a reçu cette information et a ensuite communiqué avec la GRC. La GRC a alors contacté l'agent du renseignement de l'ASFC. Nous avons travaillé ensemble, de sorte que nous savions tout sur l'équipage du navire avant son arrivée à Cambridge Bay. Nous avons donc pris des mesures d'exécution.<sup>71</sup>

---

<sup>68</sup> Joe Oliver, *Délibérations du Comité*, 5 novembre 2009.

<sup>69</sup> *Ibid.*

<sup>70</sup> *Ibid.*

<sup>71</sup> Philip Whitehorne, *Délibérations du Comité*, 5 novembre 2009.

## 2. Les Rangers canadiens

Les Rangers canadiens, des réservistes sous le commandement des Forces opérationnelles interarmées (Nord), effectuent des patrouilles de surveillance et de maintien de la souveraineté dans les eaux côtières et intérieures, signalent toute activité ou observations inhabituelles, recueillent des données locales d'intérêt pour les Forces canadiennes (FC), protègent le Système d'alerte du Nord et participent aux missions de recherche et sauvetage. Souvent appelés « les yeux et les oreilles » des Forces canadiennes (FC) dans les régions peu peuplées du Nord canadien, les Rangers canadiens assurent dans le Nord une présence canadienne sur le terrain. Leur présence est unique dans l'Arctique circumpolaire, et ils font l'envie des autres pays de l'Arctique. Rompus aux manœuvres de terrain, les Rangers canadiens contribuent grandement à l'efficacité des FC en partageant leur savoir détaillé du terrain et de l'environnement, en assurant une formation en survie dans l'Arctique<sup>72</sup>.

Les Rangers canadiens proviennent de 56 collectivités du Nord, et leur nombre s'élève à quelque 1 600<sup>73</sup>. Le Comité a appris que, pour augmenter la capacité des Rangers canadiens, les FC comptent élargir le programme des Rangers canadiens en portant leur nombre dans les patrouilles existantes à 460 au cours des quatre prochaines années, et en augmentant le nombre des patrouilles communautaires (de 56 à 61)<sup>74</sup>. Toutefois, comme le Comité l'a souligné dans son rapport de mai 2009, les Rangers canadiens manquent de moyens maritimes.

## 3. Survol

L'aviation effectue des patrouilles dans le Nord à l'aide d'un avion de patrouille maritime Aurora CP-140, qui est actuellement le seul aéronef de patrouille à long rayon d'action des Forces canadiennes, que les FC exploitent depuis le début des années 1980. Dix des 18 appareils de la flotte sont en cours de modernisation de sorte qu'ils puissent voler jusqu'en 2020, année où ils doivent être remplacés par quelque 10 à 12 nouveaux appareils de patrouille

<sup>72</sup> Bgén Dave Millar, *Délibérations du Comité*, 21 septembre 2009.

<sup>73</sup> À l'échelle nationale, les Rangers canadiens sont répartis en cinq groupes de patrouilles de Rangers canadiens (GPRC). « 1<sup>er</sup> GPRC » est responsable de la région territoriale du Nord. De plus, il y a 1 370 Rangers juniors canadiens répartis dans 37 collectivités.

<sup>74</sup> Bgén Dave Millar, *Délibérations du Comité*, 21 septembre 2009.

dans le cadre d'un système de surveillance complété par des satellites, des radars et des aéronefs sans pilote<sup>75</sup>.

Transports Canada maintient une surveillance dans l'Arctique au moyen de Dash 7 durant la saison de navigation (188 heures l'été dernier<sup>76</sup>) dans le cadre de son Programme national de surveillance aérienne. L'appareil a été modernisé récemment; il est maintenant doté de matériel de surveillance de la pollution marine capable de détecter, de classer et de suivre des cibles d'intérêt potentiel en plus de déversements d'hydrocarbures en mer<sup>77</sup>.

#### 4. Nouvelle technologie

La Défense nationale entend améliorer ses moyens de surveillance dans le cadre de Polar Epsilon, un projet spatial de 60 millions de dollars, en utilisant les images et les données de RADARSAT-2, « l'œil canadien dans l'espace », un satellite conçu et construit au Canada<sup>78</sup>. Sa technologie permettra au Canada de surveiller les navires de surface dans l'Arctique. L'imagerie produite par RADARSAT-2, nous a-t-on dit, sert actuellement à surveiller l'état des glaces<sup>79</sup>.

La Surveillance du Nord, projet de démonstration de technologies, a aussi été mentionné lors de notre réunion<sup>80</sup>. Dirigé par Recherche et Développement pour la défense Canada, le Projet de surveillance du Nord est une série d'essais visant à mettre au point des combinaisons de capteurs et de systèmes variés installés à la surface, sous l'eau et dans l'espace en des points d'engorgement critique dans le Passage du Nord-Ouest, combinaisons qui pourraient éventuellement améliorer la capacité de surveillance dans l'Arctique canadien<sup>81</sup>.

<sup>75</sup> Ministère de la Défense nationale, « Stratégie de défense *Le Canada d'abord* », <http://www.dnd.ca/site/focus/first-premier/defstra/rebuild-rebatir-fra.asp>.

<sup>76</sup> Donald Roussel, *Délibérations du Comité*, 5 novembre 2009. Voir Transports Canada, « Le gouvernement du Canada prend des mesures pour protéger les eaux canadiennes contre la pollution causée par les navires », Communiqué, 22 août 2009, <http://www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2009/09-h120f.htm>.

<sup>77</sup> Transports Canada, « Prévention des déversements d'hydrocarbures : Programme national de surveillance aérienne », <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/sie/pnsa.htm>.

<sup>78</sup> MDN, « Projet Polar Epsilon », <http://www.admpa.forces.gc.ca/news-nouvelles/news-nouvelles-eng.asp?cat=00&id=2931>.

<sup>79</sup> René Grenier, sous-commissaire, GCC, *Délibérations du Comité*, 21 septembre 2009.

<sup>80</sup> Bgén Dave Millar, *Délibérations du Comité*, 21 septembre 2009.

<sup>81</sup> Recherche et développement pour la défense Canada, « La Surveillance du Nord DT », [http://www.ottawa.drddc-rddc.gc.ca/html/nw\\_2009-fra.html](http://www.ottawa.drddc-rddc.gc.ca/html/nw_2009-fra.html).



## 5. Navires de patrouille extracôtière dans l'Arctique

Le gouvernement fédéral a annoncé en juillet 2007 l'acquisition de six à huit navires de patrouille extracôtière dans l'Arctique (NPEA) capables de naviguer dans les glaces, pour permettre à la Marine de patrouiller à l'année longue les eaux du Nord canadien, y compris celles du Passage du Nord-Ouest, mais aussi celles de la ZEE du Canada, au large des côtes du Pacifique et de l'Atlantique<sup>82</sup>. Les NPEA devraient augmenter la capacité de la Marine de soutenir d'autres ministères et organismes gouvernementaux qu'il s'agisse de pêche illégale, de recherche et sauvetage, d'immigration illégale, de protection de l'environnement, d'intervention en cas de catastrophe, d'activités criminelles ou de trafic de drogue, c'est-à-dire en cas de menace non militaire.

Comme prévu, ces navires renforcés pour la navigation dans les glaces (classe 5) pourront évoluer dans un mètre de glace de première année (avec inclusions de vieille glace) durant la saison de navigation, là où il risque d'y avoir de l'activité maritime. Les NPEA seront armés de canons de 25 mm et équipés de plates-formes d'atterrissage pour les hélicoptères Cyclone, auront une autonomie de 6 000 milles marins, pourront évoluer dans les eaux du Nord pendant quatre mois et ne pourront assurer que leur propre mobilité dans les glaces (c.-à-d. qu'ils n'offriront pas de services de brise-glace à d'autres navires). De conception hybride par nécessité, leur vitesse en eau libre sera inférieure à celle d'une frégate ou d'un destroyer<sup>83</sup>.

Le projet des NPEA en est à l'étape de la définition, de sorte que le premier navire ne pourra sans doute pas être livré avant 2014<sup>84</sup>. Le Capitaine de vaisseau E.G. Bramwell, gestionnaire du projet des NPEA, a indiqué au Comité que six navires plutôt que huit seront probablement construits étant donné des contraintes budgétaires<sup>85</sup>.

<sup>82</sup> Les navires présentent un coût estimatif d'acquisition de 3,1 milliard \$, ainsi que des coûts de fonctionnement et d'entretien de 4,3 milliards \$ pendant leur durée de vie de 25 ans. En août 2007, le gouvernement fédéral a annoncé un montant de 100 millions \$ pour aménager une installation d'amarrage et de ravitaillement dans le port en eau profonde de Nanisivik, au Nunavut. Situé dans le détroit de Strathcona, dans l'entrée est du Passage du Nord-Ouest, la base, qui devrait être entièrement opérationnelle en 2015, servira d'étape pour les NPEA, leur permettant de se réapprovisionner, de se ravitailler, d'embarquer du matériel et des fournitures, et de transborder du personnel.

L'installation sera aussi à la disposition d'autres ministères et organismes, dont la Garde côtière canadienne.

<sup>83</sup> Commodore J.E.T.P. Ellis, directeur général, Développement de la Force maritime, Défense nationale, *Délibérations du Comité*, 27 octobre 2009.

<sup>84</sup> La stratégie d'acquisition entourant le NPEA est soumise au Cadre stratégique pour le secteur de la construction navale du Canada, qui stipule que le gouvernement fédéral fera l'acquisition, la réparation et le radoub de navires au Canada.

<sup>85</sup> Capitaine de vaisseau E.G. Bramwell, gestionnaire de projet, Navires de patrouille extracôtière dans l'Arctique, Défense nationale, *Délibérations du Comité*, 27 octobre 2009.

## 6. Brise-glaces de la Garde côtière et Services de communications et de trafic maritimes

En raison de sa présence dans le Nord, la Garde côtière canadienne – la présence maritime fédérale la plus visible dans les eaux du Nord – est l'instrument de surveillance des eaux du Canada. Chaque année, de la fin juin au début novembre, sept brise-glaces basés dans le sud du pays sont déployés dans l'Arctique pendant la saison estivale, où ils effectuent une vaste gamme de tâches importantes : déglacage, recherche et sauvetage, installation d'aides à la navigation et soutien maritime aux autres ministères.

Dans le Nord, la Garde côtière exploite également deux centres de services de communications et de trafic maritimes (SCTM), un à Iqaluit et l'autre à Inuvik. Les centres contrôlent les navires avant leur entrée dans le système NORDREG et compilent des rapports d'information sur les navires étrangers avant leur arrivée dans les eaux canadiennes. La Garde côtière reçoit de l'information des navires grâce au Système d'identification automatique<sup>86</sup>, un système embarqué de diffusion par transpondeur, capable d'émettre des renseignements sur les navires (identification, position, cap, longueur, etc.).

Le Comité a appris que la Garde côtière a entrepris de mettre en place un système d'identification et de repérage à longue distance des navires (IRLDN)<sup>87</sup>. Ce système est un outil de surveillance par satellite des navires, conçu pour repérer les navires de classe SOLAS; chaque jour, 500 navires sont ainsi repérés. Ce nombre devrait atteindre 1 000 par jour lorsque le système sera entièrement opérationnel en mars 2010<sup>88</sup>.

En quelques mots, c'est la Garde côtière canadienne qui, au Canada, dresse l'essentiel de la situation maritime dans l'Arctique<sup>89</sup>.

<sup>86</sup> Gary Sidock, *Délibérations du Comité*, 5 novembre 2009.

<sup>87</sup> René Grenier, *Délibérations du Comité*, 21 septembre 2009. L'Organisation maritime internationale, dont le Canada est membre, a introduit des dispositions pour obliger les membres à appliquer le système IRLDN des bâtiments à passagers et de charge de classe SOLAS dont la charge brute est supérieure à 300 tonnes lors de voyages internationaux. Les membres qui s'y conforment ont le droit de recevoir des renseignements IRLDN sur les navires assujettis au système IRLDN, y compris les navires battant pavillon étranger qui ont indiqué leur intention d'entrer dans une installation portuaire et les navires battant pavillon étranger qui évoluent dans un rayon de 1 000 milles marins de la côte.

<sup>88</sup> Gary Sidock, *Délibérations du Comité*, 5 novembre 2009.

<sup>89</sup> René Grenier, *Délibérations du Comité*, 21 septembre 2009.

## 7. Centres d'opérations de sécurité maritime

Le Commandement maritime de la défense nationale dispose de deux centres des opérations de la sûreté maritime (COSM), un à Halifax en Nouvelle-Écosse et l'autre à Esquimalt en Colombie-Britannique. Le Comité les a visités le 26 septembre 2009. Chaque centre est responsable d'une zone, et la limite entre les deux zones est le méridien de 95 degrés ouest.

Les COSM, dont les effectifs sont composés de membres de l'Agence des services frontaliers du Canada, de la Défense nationale, du MPO (dont la Garde côtière canadienne), de la GRC et de Transports Canada, sont inspirés d'une politique pangouvernementale aux questions de sûreté maritime. Ils ont pour mandat de surveiller les approches océaniques du Canada et de permettre aux différents ministères et organismes fédéraux responsables de la sûreté maritime de travailler en collaboration pour recueillir, échanger et analyser des renseignements sur le trafic maritime. L'objectif est d'identifier proactivement les menaces et d'aider le ministère ou l'organisme responsable à coordonner une intervention<sup>90</sup>.

### D. Conclusion et recommandations

Le Canada prétend que les eaux de l'archipel, y compris celles du Passage du Nord-Ouest, sont des eaux intérieures sur lesquelles elle jouit d'une pleine souveraineté. Cette souveraineté comprend le droit d'adopter des lois et des règlements visant à protéger les intérêts du Canada, y compris ceux des habitants du Nord.

Ce qui importe surtout pour le Canada, c'est que les navires qui transitent dans le Passage du Nord-Ouest reconnaissent la souveraineté canadienne et se conforment entièrement à la loi canadienne. Selon les témoignages entendus par le Comité l'an dernier, si le Canada ne prend pas les mesures qui s'imposent pour contrôler le transport maritime non autorisé, le Passage risque de devenir « international » et de faire l'objet d'un droit de transit.

---

<sup>90</sup> Joe Oliver, *Délibérations du Comité*, 5 novembre 2009.



Les autres pays ne sont pas tous d'accord avec la position du Canada, à savoir que le Passage du Nord-Ouest est une route maritime nationale dont l'utilisation par des navires étrangers exige le consentement du Canada. Le droit souverain du Canada de contrôler l'activité maritime dans le passage risque d'être contesté. Même si aucun pays n'a contesté en justice sa position, le Canada devrait néanmoins entamer sans délai des pourparlers pour faire accepter sa position par les autres pays, en particulier par les États-Unis.

L'an dernier, des témoins nous ont dit être d'avis que les États-Unis sembleraient plus enclins à appuyer ou à reconnaître la revendication fondée en droit du Canada si ce dernier s'était déjà doté des outils nécessaires pour faire respecter ses lois et ses règlements. Selon leurs témoignages, il serait possible de négocier un accord de gestion conjointe du Passage du Nord-Ouest, comme celui de la Commission mixte internationale pour la gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Depuis ce temps, la politique américaine dans l'Arctique (directive présidentielle du 9 janvier 2009) précise toutefois que les États-Unis considèrent la « liberté de circulation sur les mers » comme une « grande priorité nationale » et le Passage du Nord-Ouest comme « un détroit utilisé pour la navigation internationale » dans lequel « s'applique un régime de passage de transit » – rendant ainsi la question plus difficile à trancher avec les Américains.

Le Canada devrait néanmoins inviter proactivement les États-Unis à régler le différend. Le désaccord a été en partie mis de côté en 1988 lorsque le Canada et les États-Unis ont signé l'Accord canado-américain de coopération dans l'Arctique engageant les deux pays à chercher à coopérer pour faciliter les déplacements de leurs brise-glaces dans leurs eaux respectives de l'Arctique<sup>91</sup>. Les États-Unis se sont engagés à demander le « consentement » du Canada avant d'envoyer des brise-glaces américains dans les eaux que le Canada revendique comme étant ses eaux intérieures, à la position fondée en droit de chaque pays concernant les eaux de l'Arctique. Les parties ont convenu d'une solution pratique qui, du point de vue des États-Unis, ne constituait pas un précédent juridique risquant d'être repris ailleurs dans le monde.

Il pourrait avoir d'autres possibilités de collaboration entre le Canada et les États-Unis. Même si les deux parties sont en désaccord sur le statut juridique du Passage du Nord-Ouest et de la frontière maritime entre l'Alaska et le Yukon, elles partagent plusieurs valeurs et intérêts communs, notamment en matière de protection de l'environnement, de sécurité et de sûreté, et de services efficaces de recherche et sauvetage. Nos deux pays ont une longue tradition

---

<sup>91</sup> Rob Huebert, Séance d'information à l'intention du Comité, Victoria, 26 septembre 2009. L'accord faisait suite au transit du *Polar Sea* dans le Passage du Nord-Ouest en 1985.

de coopération, notamment dans le cadre de NORAD, dont les responsabilités ont été étendues en mai 2006 aux avertissements de menaces maritimes potentielles<sup>92</sup>.

Les changements climatiques, le retrait de la banquise et l'augmentation de l'activité maritime dénotent un besoin de surveillance et de contrôle accrus. Depuis le mois d'août 2009, la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* s'applique dans un rayon de 200 milles marins des côtes. Le Comité appuie sans réserve le nouveau règlement, dont l'application est prévue pour la saison de navigation 2010 et qui rendrait obligatoire le système NORDREG de déclaration de la présence des navires.

En rendant le système NORDREG obligatoire, le Canada améliorera la sûreté maritime et fera mieux respecter ses normes de transport maritime. Les centres de Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière doivent être informés des mouvements des navires, étant donné le nombre limité de brise-glaces dont dispose la Garde côtière pour intervenir en cas d'incident. La déclaration obligatoire améliorera la connaissance du Canada de la situation maritime dans l'Arctique. En obligeant les navires à signaler leur présence à NORDREG, le Canada affirmera au monde entier qu'il est résolu à revendiquer le Passage du Nord-Ouest comme faisant partie de ses eaux intérieures.

Les exigences actuelles du Canada en matière de signalisation de la présence des navires comportent toutefois des lacunes. Les bâtiments qui jaugent moins de 300 tonnes brutes ne sont actuellement pas visés par NORDREG, et cela ne changera probablement pas avec le nouveau règlement prévu<sup>93</sup>. Les embarcations de plaisance, les bateaux de pêche et les navires du gouvernement ne sont pas tenus de remettre un rapport d'information dans les 96 heures précédant leur entrée dans les eaux canadiennes, y compris les eaux de l'Arctique, en vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*. En vertu de la *Loi sur les douanes*, les personnes à bord de bateaux qui parcourent les eaux septentrionales canadiennes (c'est-à-dire en transit) ne sont pas tenues de signaler leur présence auprès de l'Agence des services frontaliers du Canada à moins de mettre pied à terre<sup>94</sup>. Les navires appartenant à une force militaire étrangère ne seraient pas obligés de faire rapport. Pour le moment, aucune réglementation de quelque sorte n'exige qu'un navire transitant par le passage du Nord-Ouest doive communiquer avec quiconque au Canada à quelque moment que ce soit, pourvu que le navire en question ne fasse pas escale.

<sup>92</sup> Toutefois, il incombe toujours aux autorités nationales respectives de désigner les forces d'intervention en cas de telles menaces.

<sup>93</sup> Gouvernement du Canada, Réponse à la recommandation 11 du rapport *Relever le défi de l'Arctique* (2009).

<sup>94</sup> Philip Whitehorne, *Délibérations du Comité*, 5 novembre 2009.

Par conséquent, nous ne saurions pas nécessairement si un navire de la taille du *Berserk II* a navigué dans nos eaux septentrionales, à moins que sa présence n'ait été signalée volontairement ou détectée. Même si nous étions au fait des déplacements d'un tel navire, nous ne pourrions rien y faire à moins qu'il n'accoste.

Les vols au-dessus du Nord canadien sont « limités »<sup>95</sup>. La flotte de surveillance des CP-140 Aurora de la Défense nationale est en voie de modernisation, et certains appareils ont été mis hors service. La taille future de la flotte sera réduite, ce qui pourrait être problématique s'il fallait multiplier les vols au-dessus du Passage du Nord-Ouest.

Une question importante a été soulevée dans les témoignages : les forces maritimes du Canada ont-elles les moyens de patrouiller le Nord? Selon la Défense nationale, la Marine aurait les moyens d'affirmer la souveraineté du Canada dans les océans Atlantique et Pacifique, mais le Canada n'a pas vraiment « les outils qu'il faut pour faire le travail essentiel dans l'Arctique »<sup>96</sup>. À cet égard, l'acquisition prévue des navires de patrouille extracôtière dans l'Arctique (NPEA), dont la mise en service est prévue entre 2015 et 2010, devrait permettre de combler cette lacune.

De toute évidence, le maintien du statu quo n'est pas une solution viable à long terme pour le Canada. En effet, le gouvernement du Canada est d'avis qu'il faut faire respecter la loi dans l'Arctique. Les Forces canadiennes n'ont pas pour mandat de faire respecter les lois canadiennes. Le mandat prévu des navires de patrouille de l'Arctique est d'appuyer les ministères et organismes gouvernementaux pour les affaires constabulaires, et le premier navire de patrouille ne sera pas en service avant 2015. Entretemps, que fera le Canada?

Seule la Garde côtière canadienne est en mesure de fournir une plate-forme de soutien sur l'eau aux autres ministères et organismes dans des eaux englacées, et seule la Garde côtière a l'expérience et l'expertise requises dans les eaux du Nord, où les conditions de navigation sont parmi les plus difficiles au monde<sup>97</sup>. La Garde côtière n'est pas directement

---

<sup>95</sup> Gary Sidock, *Délibérations du comité*, 5 novembre 2009.

<sup>96</sup> Commodore J.E.T.P. Ellis, *Délibérations du Comité*, 27 octobre 2009.

<sup>97</sup> Ce n'est que depuis 1957 que la Marine canadienne dispose d'un navire pleinement capable de naviguer dans les glaces. En mai 2009, le Comité a recommandé au gouvernement de déployer des brise-glaces multitâches de la Garde côtière comme solution économique pour répondre à ses besoins de surveillance et d'affirmation de sa souveraineté dans l'Arctique (recommandation 14).



chargée de faire respecter la loi (contrairement à son homologue américain), et il n'est pas prévu de lui confier un tel rôle<sup>98</sup>, mais, sur la côte est, certains navires de la GCC sont armés.

#### **Recommandation 1 :**

**Le Comité recommande que tous les navires étrangers qui entrent dans les eaux arctiques du Canada soient tenus de signaler leur présence à NORDREG, quel que soit leur taille ou leur tonnage.**

#### **Recommandation 2 :**

**Le Comité recommande qu'en attendant la construction et le déploiement des nouveaux navires de patrouille extracôtière dans l'Arctique (NPEA), le gouvernement du Canada prenne les mesures de précaution suivantes :**

- a) équiper les brise-glaces de la Garde côtière canadienne d'armes de pont permettant de servir, le cas échéant, un avertissement ferme aux navires étrangers non autorisés qui empruntent le Passage du Nord-Ouest; et**
- b) équiper le personnel, provenant d'organismes gouvernementaux habilités à appliquer les lois du Canada, à bord des brise-glaces au moyen d'armes légères.**

#### **Recommandation 3 :**

**Le Comité recommande que le gouvernement du Canada entame auprès des États-Unis des pourparlers bilatéraux en vue de régler le différend entre les deux pays, concernant le Passage du Nord-Ouest.**

#### **Recommandation 4 :**

**Le Comité recommande qu'un comité du cabinet sur les affaires de l'Arctique, présidé par le premier ministre et composé des ministres des Affaires indiennes et du Nord canadien, des Pêches et des Océans, de la Défense nationale, de l'Environnement, des Ressources naturelles, des Affaires étrangères et du Commerce international et des Transports, soit créé en vue d'élaborer en profondeur une politique nationale de l'Arctique, en collaboration avec les trois gouvernements territoriaux, et de maintenir l'attention sur les enjeux du Nord et la politique de l'Arctique.**

---

<sup>98</sup> George Da Pont, commissaire, GCC, *Délibérations du Comité*, 2 avril 2009. Le mandat de la Garde côtière canadienne est énoncé dans la *Loi sur les océans* et dans la *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001*. Voir la GCC, « Mission, vision et mandat », <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Mission>.

**Recommandation 5 :**

**Le Comité recommande qu'en attendant le remplacement des CP-140 Aurora par de nouveaux appareils de patrouille en 2020, le gouvernement du Canada envisage d'élargir la surveillance aérienne de son territoire maritime dans le Nord soit en augmentant la capacité des Forces canadiennes ou en recourant au secteur privé pour lui fournir des appareils spécialement équipés.**

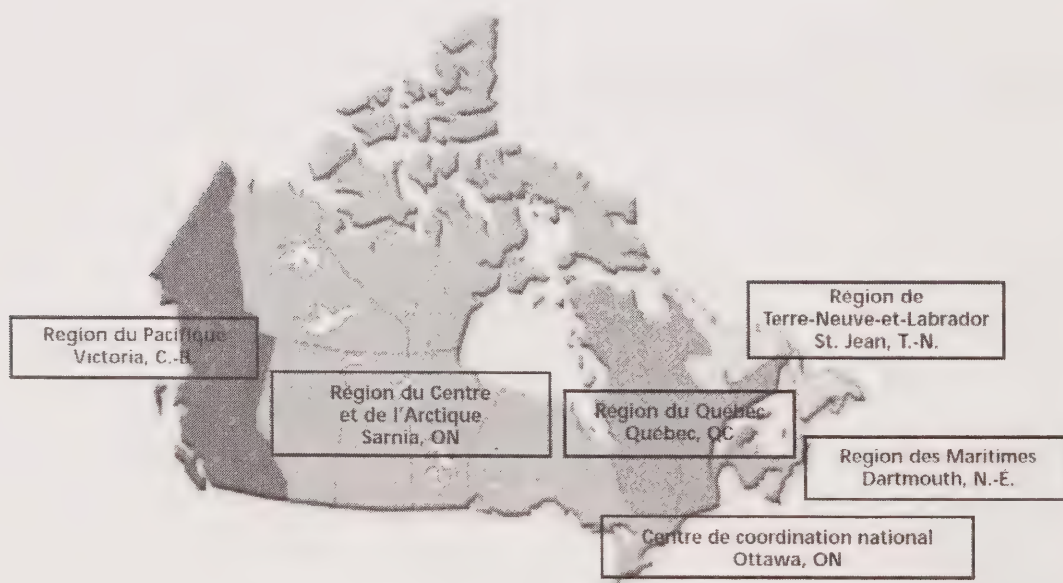
## ENJEUX OPÉRATIONNELS ET NATIONAUX

### A. Rôle et opérations

Les défis futurs qui attendent le Canada dans l'Arctique maritime iront au-delà des fonctions de surveillance, de contrôle et d'exécution. Les initiatives destinées à intensifier la présence et les capacités des Forces canadiennes dans l'Arctique, tout importantes qu'elles soient, ne sont qu'un élément de la solution.

Parmi les cinq régions administratives de la Garde côtière canadienne, la région du Centre et de l'Arctique, qui a son siège à Sarnia, en Ontario, est de loin la plus étendue sur le plan géographique (carte 2). La région couvre tout l'archipel arctique canadien au nord du 60° parallèle, vers le pôle Nord, jusqu'aux eaux de la baie d'Ungava, de la baie d'Hudson et de la baie James situées au sud du 60° parallèle, ainsi que les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent<sup>99</sup>.

**Carte 2 – Centres des opérations régionales de la Flotte**



Source: GCC, *Rapport annuel de la Flotte 2007-2008*, p. 6.

<sup>99</sup> GCC, « Déglacage », [http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Centre\\_arctique/deglacage](http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Centre_arctique/deglacage).



Dans la région arctique du Canada, la Garde côtière canadienne joue un rôle unique en son genre. Les navires de la GCC assurent tout un éventail de services de navigation essentiels. Dans l'exécution de leurs fonctions aussi considérables qu'importantes dans l'Arctique, les brise-glaces et les hélicoptères rouges et blancs de la Garde côtière constituent la présence fédérale la plus visible et le symbole le plus évident de la souveraineté du Canada.

Chaque année, de la fin juin au début novembre, la Garde côtière déploie, à partir de ses bases du sud du Canada, deux brise-glaces lourds, quatre brise-glaces moyens et un léger dans l'Arctique, y compris l'Arctique de l'Ouest<sup>100</sup>, qui sont chargés de s'acquitter de toute une gamme de tâches importantes à l'appui du développement économique et commercial : escorter des navires dans les eaux glacées<sup>101</sup>, garder ouverts les chenaux de navigation, briser les glaces pour faciliter la navigation commerciale, déglacer les ports et entretenir les aides à la navigation. Les bâtiments de la GCC ravitaillent en outre des établissements isolés comme Kugaaruk, qui ne sont pas desservis par la navigation commerciale, et offrent des services de déglacage au Commandement militaire américain du ravitaillement par mer à Thulé, au Groenland<sup>102</sup>.

Dans l'Arctique de l'Ouest, trois navires de la Garde côtière (non conçus pour la navigation dans les glaces) patrouillent dans la rivière Mackenzie et la mer de Beaufort. Deux d'entre eux s'occupent des aides à la navigation le long de la rivière Mackenzie, tandis que le troisième appuie des travaux de recherche scientifique<sup>103</sup>.

La Garde côtière canadienne donne un appui considérable aux travaux scientifiques effectués dans l'Arctique. À cet égard, le ministère des Pêches et des Océans compte beaucoup sur la flotte de la GCC. Parmi les travaux scientifiques du MPO qui bénéficient du soutien de la GCC, il y a lieu de mentionner les opérations de bathymétrie effectuées aux fins du rapport du Canada à la Commission des limites du plateau continental des Nations Unies et les levés hydrographiques destinés aux produits et services que le ministère prépare en prévision de l'accroissement attendu de la navigation.

Des scientifiques du Canada et d'autres pays utilisent également les navires de la Garde côtière comme plates-formes pour toutes sortes de missions scientifiques liées aux

<sup>100</sup> Les sept navires se trouvent à différents endroits de l'Arctique, selon l'année et les opérations.

<sup>101</sup> Les services de déglacage ont escorté 29 navires dans l'Arctique entre juin et novembre 2008, GCC, *Plan d'activités 2009-2012*, 2009, p. 38, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00029/docs/ccg-bp09-fra.pdf>.

<sup>102</sup> En contrepartie, les États-Unis assurent des services de déglacage aux missions canadiennes dans l'Arctique de l'Ouest.

<sup>103</sup> George Da Pont, *Délibérations du Comité*, 12 mai 2009.

changements climatiques et à l'environnement du Nord. Ainsi, le NGCC *Amundsen*, premier brise-glace canadien consacré aux opérations scientifiques dans l'Arctique (qui portait auparavant le nom de NGCC *Franklin*), facilite les grandes initiatives scientifiques fédérales, comme les travaux actuels d'ArcticNet.

Les brise-glaces de la GCC peuvent également, sur demande, donner un appui logistique et opérationnel à la GRC et aux Forces canadiennes et faire des exercices conjoints avec la Défense nationale (Opération NANOOK). L'expérience et la compétence de la Garde côtière sont reconnues à l'échelle mondiale. La plupart de ses commandants ont plus de 20 ans d'expérience dans l'Arctique. Les capitaines connaissant bien les glaces sont l'un des plus précieux atouts de l'organisme. À part les officiers et les équipages des brise-glaces, près de 70 autres employés de la GCC sont affectés chaque saison aux opérations côtières<sup>104</sup>.

La présence de la Garde côtière dans l'Arctique va au-delà des brise-glaces. La GCC dispense d'autres services essentiels le long des voies maritimes nordiques du Canada, qui servent au ravitaillement des collectivités, à l'exportation de matières premières, au tourisme et à des activités scientifiques. Ces services comprennent ce qui suit :

- Services de communications et de trafic maritimes au cours de la saison de navigation dans l'Arctique, y compris l'écoute des fréquences radio de détresse, la diffusion de bulletins d'information sur l'état des glaces et la météo maritime (fournis par Environnement Canada) et d'avis aux navigateurs ainsi que la surveillance des navires entrant dans les eaux arctiques<sup>105</sup>.
- Aides à la navigation (bouées et balises) pour contribuer à la sécurité des navires en réduisant les risques d'échouement et de collision. La Garde côtière place et entretient plus de 1 500 aides visuelles et sonores le long de la rivière Mackenzie, du Grand lac des Esclaves à Tuktoyaktuk, plus de 300 dans l'océan Arctique et une trentaine dans la baie d'Hudson et la baie James<sup>106</sup>.
- Recherche et sauvetage, notamment pour la navigation de plaisance et les bateaux des collectivités locales.
- Intervention environnementale, la Garde côtière étant la première responsable de la réaction aux incidents de pollution et aux accidents écologiques au nord du 60<sup>e</sup> parallèle.

<sup>104</sup> GCC, *Plan d'activités 2009-2012*, 2009, p. 14.

<sup>105</sup> En 2007, l'OMI a confirmé le Canada dans son rôle de coordonnateur international et de service émetteur d'avis aux navigateurs pour deux des cinq nouvelles zones de navigation (NAVAREA) de l'Arctique. Une NAVAREA est une zone géographique de mer désignée aux fins de la coordination de la transmission des renseignements de sécurité maritime. La Garde côtière compte dispenser ce service en 2010.

<sup>106</sup> Des renseignements de sécurité maritime sont également diffusés grâce à la publication d'avis mensuels aux navigateurs, de listes de phares et de bouées et d'une édition annuelle des *Avis aux navigateurs*.

- Gestion des voies navigables, ce qui comprend, dans l'Arctique de l'Ouest, la prévision des niveaux d'eau durant la saison de navigation estivale sur le Mackenzie, la Liard et la Peel<sup>107</sup>.

En juin 2008, le ministre des Pêches et des Océans a imposé un moratoire de trois ans sur les droits de service à la navigation maritime afin de réduire le coût du transport pour les habitants du Nord qui sont approvisionnés par mer<sup>108</sup>.

## B. Navigation dans l'Arctique de l'Ouest

Bien que l'Arctique maritime canadien soit couvert de glaces durant la plus grande partie de l'année, l'état des glaces permet en général la navigation pendant l'été. Avec l'expansion de la mise en valeur des ressources et la demande croissante de services saisonniers de ravitaillement des collectivités dont la population augmente, on s'attend à une augmentation de la navigation régionale dans l'Arctique canadien<sup>109</sup>.

Le transport maritime est un moyen économique d'apporter dans la région les marchandises dont elle a besoin et d'exporter ses produits. Il y a peu de routes dans le Nord, et les services aériens sont coûteux et peu fréquents. Un certain nombre des collectivités des Territoires du Nord-Ouest et toutes celles du Nunavut sont situées le long du littoral arctique ou à proximité et comptent sur le ravitaillement collectif pour s'approvisionner en marchandises venant du Sud<sup>110</sup>. Cette activité est assurée à partir de points de départ situés tant au sud-est qu'au sud-ouest. De nombreux types de navires participent au ravitaillement, y compris des pétroliers, des cargos classiques et différents remorqueurs et péniches à faible tirant d'eau. En général, les remorqueurs et les péniches transportent des marchandises dans les eaux peu profondes de l'Arctique canadien de l'Ouest, tandis que des navires océaniques classiques sont utilisés dans l'Arctique de l'Est.

Située sur la rive sud du Grand lac des Esclaves, Hay River, surnommée « le pivot du Nord », est le siège de la seule base de la Garde côtière canadienne dans la région de l'Ouest.

<sup>107</sup> *Relever le défi de l'Arctique* (2009), p. 54. La Garde côtière s'occupe également de la gestion et de la coordination du fret à Iqaluit, au Nunavut.

<sup>108</sup> Les droits de service à la navigation maritime s'appliquaient auparavant aux navires commerciaux canadiens qui transitaient par les eaux situées au nord du 60° parallèle, mais pas si le voyage avait entièrement lieu dans ces eaux. Chaque année, les brise-glaces de la GCC escortent en moyenne une douzaine de navires battant pavillon étranger, qui n'acquittent aucun droit pour ce service. René Grenier, *Délibérations du Comité*, 21 septembre 2009.

<sup>109</sup> ENMA (2009), p. 38; Patrick Borbey, *Délibérations du Comité*, 26 mars 2009.

<sup>110</sup> Sauf le nord du Yukon où il n'y a pas de collectivités sur la côte de la mer de Beaufort,.



C'est là qu'aboutit la voie ferrée la plus septentrionale du Canada et là que commence la « route » du Mackenzie vers la mer de Beaufort. Le trafic des navires le long du Mackenzie, rivière la plus longue du Canada, aurait augmenté ces dernières années. Le Mackenzie est navigable pendant environ cinq mois de l'année. Lorsqu'il est gelé, certains de ses tronçons sont utilisés comme routes d'hiver.

La Société des transports du Nord Limitée<sup>111</sup> (STNL), qui appartient à 100 % à des intérêts inuits, est la principale entreprise de transport de la région. La STNL exploite des remorqueurs et des navires utilisés dans les opérations de ravitaillement, ainsi qu'un grand nombre de péniches qui transportent des modules de conteneurs en vrac et des produits pétroliers. Pendant l'été, les marchandises partent du terminal de la STNL à Hay River, traversent le Grand lac des Esclaves, puis le Mackenzie, à destination de Tuktoyaktuk, principal point de rassemblement et de transbordement de la Société. À partir de Tuktoyaktuk, les péniches font route soit vers l'ouest soit vers l'est, pour atteindre des points aussi éloignés que Barrow, en Alaska, ou Taloyoak, dans la région de Kitikmeot du Nunavut. Des marchandises sont également transportées de Halifax jusqu'à Churchill, au Manitoba, où elles sont chargées à bord de péniches de la STNL pour être expédiées aux collectivités de la région de Kivalliq (centre du Nunavut) sur la côte ouest de la baie d'Hudson.

Au cours d'une séance d'information organisée au siège social de la STNL à Hay River, le Comité a appris que la société a introduit cette année un nouveau service dans la région de Kitikmeot (région occidentale du Nunavut). Des marchandises peuvent être chargées à Richmond (Colombie-Britannique) à bord de péniches qui sont convoyées vers le nord par un remorqueur à grande capacité le long de la côte de la Colombie-Britannique jusqu'à Point Barrow, en Alaska, puis vers l'est, pour livraison aux collectivités de la côte arctique.

Un regain d'intérêt pour la prospection pétrolière et gazière et la mise en valeur des ressources de l'Arctique de l'Ouest devrait accroître le trafic des navires et les péniches. La région pourrait ainsi devenir le centre d'une activité économique considérable une fois que le projet gazier du Mackenzie (PGM) aura été entrepris<sup>112</sup>. Le trafic devrait augmenter au cours de

<sup>111</sup> La STNL est membre du groupe NorTerra Inc., qui appartient à l'Inuvialuit Development Corporation de l'Arctique de l'Ouest et à la Nunasi Corporation, au nom des Inuits du Nunavut. La STNL a célébré son 75<sup>e</sup> anniversaire cette année (2009). On trouvera plus de renseignements (en anglais seulement) à [http://www.ntcl.com/about\\_us/index.html](http://www.ntcl.com/about_us/index.html).

<sup>112</sup> Le PGM est issu d'une proposition conjointe des sociétés Imperial Oil Resources Ventures, Shell Canada, ConocoPhillips Canada (North) et ExxonMobil ainsi que de l'Aboriginal Pipeline Group, qui représente les intérêts autochtones. S'étendant sur une distance de 1 300 kilomètres, le projet comprendrait la mise en valeur du gaz naturel

l'étape de construction du PGM, ce qui nécessiterait des travaux de dragage dans la rivière<sup>113</sup>. Le projet renforcerait en outre le potentiel commercial de l'exploitation des hydrocarbures extracôtiers<sup>114</sup>. Au moment de la rédaction du présent rapport, le PGM était encore à l'étude auprès des autorités de réglementation.

En juin 2008, le gouvernement fédéral a reçu des soumissions d'une valeur record pour des baux de prospection pétrolière et gazière dans la mer de Beaufort, dont une offre de 1,2 milliard de dollars pour l'exploration d'une zone extracôtière d'une superficie de 611 000 hectares<sup>115</sup>. Si le PGM n'est pas réalisé, le pétrole et le gaz extracôtiers seront vraisemblablement transportés par des pétroliers. Il n'y a cependant pas de ports en eau profonde dans l'archipel arctique canadien (ni d'ailleurs sur le Versant nord de l'Alaska). Il semble que Tuktoyaktuk a un tel port, mais comme il se trouve dans le delta du Mackenzie, le problème de l'envasement est jugé assez sérieux pour constituer un important obstacle à la mise en valeur des hydrocarbures de la région<sup>116</sup>.

Aucune mine exploitée des Territoires du Nord-Ouest ne requiert actuellement des opérations de navigation dans l'Arctique, mais on s'attend à des activités minières dans le Nunavut occidental une fois qu'un certain nombre de projets auront reçu le feu vert. Au Nunavut, on s'attend à de nouvelles exportations en vrac comprenant de la magnétite de la baie Roche (expédiée d'un port voisin d'Igloolik dans le bassin Foxe), du concentré de plomb/zinc/cuivre d'Izok Lake (expédié de Gray's Bay ou de Bathurst Inlet), ainsi que du minerai de fer de Mary River (expédié d'un port de Steensby Inlet, dans le bassin Foxe). Au Nunavik (nord du Québec), la mine Raglan livre des concentrés de minerai de nickel, par cargo, de la baie Déception à Québec.

---

du delta du Mackenzie, les conduites de collecte, les installations de traitement et un gazoduc destiné à transporter le gaz le long de la vallée du Mackenzie jusqu'au nord de l'Alberta.

<sup>113</sup> Mardy Semmler, chef des terres, Conseil tribal des Gwich'in, *Délibérations du Comité*, 23 septembre 2009.

<sup>114</sup> Les activités actuelles associées aux licences extracôtières de la mer de Beaufort en sont au stade de la prospection préliminaire. Les forages exploratoires n'auront pas lieu avant 2013 au plus tôt. Michael Wernick, sous-ministre, Affaires indiennes et du Nord Canada, 30 octobre 2009.

<sup>115</sup> En 2008, une vente de baux extracôtiers organisée par le Service de gestion des minéraux des États-Unis pour l'Arctique américain a rapporté près de 2,7 milliards de dollars US.

<sup>116</sup> Duane Smith, *Délibérations du Comité*, 23 septembre 2009.

### C. Déglacage

Par suite des changements climatiques et du développement économique, différents intérêts demandent une prolongation de la saison de navigation dans les glaces, aussi bien dans le Sud que dans l'Arctique. D'après les témoignages recueillis, la demande de services de déglacage pourrait bientôt dépasser les capacités de la Garde côtière canadienne.

Selon Wade Spurrell, commissaire adjoint de la GCC (région du Centre et de l'Arctique), « à cause des changements climatiques, les gens se tournent davantage aux services de la Garde côtière, qu'il s'agisse de la côte Est, de la côte Ouest, des Grands Lacs et du Nord. Il y a donc une grande pression pour répondre à la demande prévue dans toutes les régions à la fois<sup>117</sup> ».

La prospection et la production du pétrole et du gaz dans l'Arctique de l'Ouest ainsi que les projets miniers réalisés dans le Nunavut occidental nécessiteront des services de déglacage de la Garde côtière, ainsi que d'autres services, comme la mise en place d'aides à la navigation<sup>118</sup>. On aura également besoin de cartes à jour, outil essentiel à la sécurité de la navigation, surtout dans les dures conditions du Nord. À bord du NGCC *Sir Wilfrid Laurier*, le Comité a été informé que l'hydrographie constituait une grande part de la mission du bâtiment parce qu'une proportion considérable des eaux septentrionales du Canada ne sont pas cartographiées et qu'un plus grand nombre de navires équipés d'échosondeurs multifaisceaux sont nécessaires<sup>119</sup>. Sans ressources et navires supplémentaires, il faudra probablement attendre une trentaine d'années avant de disposer de cartes complètes des eaux arctiques du Canada.

Tel qu'envisagés, les navires de patrouille extracôtière dans l'Arctique hauturiers dont l'acquisition est prévue auront besoin des services de déglacage de la Garde côtière afin d'étendre leur portée géographique et la durée de leur saison de navigation<sup>120</sup>.

Curieusement, à mesure que les glaces marines diminuent et que la navigation augmente, il faudra accroître les services de déglacage. Des brise-glaces seront nécessaires parce que les conditions des glaces devraient varier considérablement d'une année à l'autre dans l'Arctique canadien. Tandis que la calotte glaciaire se disloque, les glaces de plusieurs années

<sup>117</sup> *Délibérations du Comité*, 21 septembre 2009.

<sup>118</sup> Il n'y a qu'environ 10 % des eaux arctiques qui soient cartographiées selon les normes hydrographiques modernes. CBC, « Canada to boost efforts to chart Arctic waters », 4 mai 2009, <http://www.cbc.ca/technology/story/2009/05/04/arctic-marine-charts.html>.

<sup>119</sup> Un échosondeur donne une image exacte d'une bande assez large du fond marin sous la coque du navire.

<sup>120</sup> Gouvernement du Canada, Réponse au rapport de mai 2009 du Comité (recommandation 14).



qui resteront dans l'océan Arctique continueront à dériver vers les chenaux occidentaux de l'archipel arctique canadien sous l'action des vents et des courants (appelés *tourbillon de Beaufort*) qui tendront à maintenir sinon à intensifier le danger pour la navigation dans le passage du Nord-Ouest, tant qu'il y aura des glaces venant de l'océan Arctique<sup>121</sup>.

À l'heure actuelle, la Garde côtière possède deux brise-glaces lourds et quatre brise-glaces moyens, dont un est réservé à des travaux scientifiques<sup>122</sup>. Chaque année, les navires sont déployés dans l'Arctique en juin. Comme ils ne peuvent pas naviguer dans cette région pendant l'hiver, ils sont redéployés dans le Sud vers le début novembre. Même si ces navires sont maintenus en excellent état, ils ont été construits à l'origine pour naviguer dans la Voie maritime du Saint-Laurent et non dans l'océan Arctique<sup>123</sup>.

Aux États-Unis, la Garde côtière américaine (USCG) possède trois brise-glaces, dont deux, le *Polar Star* et le *Polar Sea*, ont dépassé leur durée utile prévue de 30 ans. Le *Polar Star* n'est pas opérationnel et est gardé en cale sèche depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2006<sup>124</sup>. Le troisième brise-glace, le *Healy*, sert surtout à des travaux scientifiques. Construit en 2000, le *Healy* est le plus récent brise-glace de la flotte américaine et le Comité l'a visité en septembre 2009.

Au cours d'une séance d'information tenue à Juneau, en Alaska, en septembre 2009, le contre-amiral Christopher C. Colvin, commandant du 17<sup>e</sup> district de l'USCG, a précisé que les opérations menées par la Garde côtière américaine dans les glaces visaient surtout à faciliter le transport de marchandises et de personnel à des fins scientifiques et de sécurité nationale. La National Science Foundation (NSF) des États-Unis finance l'exploitation et l'entretien des bâtiments parce que la plupart de leurs opérations ont pour but d'appuyer ses propres recherches. D'après ses projections, la NSF continuera d'avoir besoin de ce service, mais, étant donné les répercussions des changements climatiques et de l'intensification du trafic maritime, les brise-glaces de l'USCG devront probablement dispenser des services de déglacage semblable à ceux de la Garde côtière canadienne dans les Grands Lacs au cours de la prochaine décennie<sup>125</sup>.

<sup>121</sup> Ressources naturelles Canada, *Vivre avec les changements climatiques au Canada : édition 2007, 2008*, chapitre 3, Nord du Canada, sections 4.5, « Transports », et 4.5.1, « Trafic maritime ».

<sup>122</sup> D'autres navires renforcés pour les glaces peuvent être affectés à l'Arctique en saison. Voir GCC, « La flotte de brise-glace », [http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Glace\\_Flotte](http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Glace_Flotte).

<sup>123</sup> *Relever le défi de l'Arctique* (2009), p. 55.

<sup>124</sup> Betsy Baker, mémoire au Comité, 16 juin 2009.

<sup>125</sup> En 2007, l'Académie nationale américaine des sciences a conclu que les États-Unis devaient construire au moins deux nouveaux brise-glaces polaires pour maintenir leur capacité de déglacage dans les zones polaires. Voir US

Contrairement à la Russie, ni le Canada ni les États-Unis n'ont des brise-glaces polaires capables de naviguer dans l'Arctique pendant toute l'année. Grâce à sa flotte de brise-glaces lourds à propulsion nucléaire et conventionnelle, la Russie est de loin le pays doté de la flotte de brise-glaces la plus importante et la mieux équipée du monde.

Le brise-glace le plus puissant du Canada est le NGCC *Louis S. St-Laurent*, qui a été mis en service il y a 40 ans. Le budget fédéral de février 2008 prévoyait 720 millions de dollars pour son remplacement par un nouveau brise-glace polaire (devant porter le nom du très honorable John G. Diefenbaker) encore plus puissant et capable de naviguer dans l'Arctique neuf mois par an. Construit en 1969, le NGCC *Louis S. St-Laurent* doit être désaffecté en 2017, mais il n'est pas prévu de remplacer d'autres bâtiments de la flotte actuelle de brise-glaces avant 2020<sup>126</sup>.

Pourtant, le reste de la flotte vieillit aussi (tableau 1). Le brise-glace le plus récent, le NGCC *Henry Larsen* a déjà plus de 20 ans. Quant au NGCC *Terry Fox*, construit en 1983 et le seul, à part le *Louis S. St-Laurent*, à avoir de vraies capacités arctiques, arrive rapidement à la fin de sa durée utile et aura besoin d'être remplacé environ deux ans après le *Louis S. St-Laurent*<sup>127</sup>.

**Tableau 1 – Brise-glaces lourds et moyens de la GCC**

Brise-glace	Construit en
NGCC <i>Louis S. St-Laurent</i> *	1969
NGCC <i>Terry Fox</i> *	1983
NGCC <i>Henry Larsen</i>	1987
NGCC <i>Pierre Radisson</i>	1978
NGCC <i>Des Groseilliers</i>	1982
NGCC <i>Amundsen</i> **	1979

\* Brise-glace lourd.

\*\* Réserve aux travaux scientifiques en été.

Source : Garde côtière canadienne, « La flotte de brise-glace », [http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Glace\\_Flotte](http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Glace_Flotte).

National Academy of Sciences, « Two New Polar Icebreakers Needed to Project US Presence and Protect Interests in Arctic and Antarctic », News release, 26 septembre 2006, <http://www8.nationalacademies.org/onpinews/newsitem.aspx?RecordID=11753>.

<sup>126</sup> Gouvernement du Canada, Réponse à *Relever le défi de l'Arctique* (2009), recommandation 13.

<sup>127</sup> George Da Pont, *Délibérations du Comité*, 2 avril 2009.

Lors de son témoignage devant le Comité, le 21 avril 2009, la vérificatrice générale Sheila Fraser a noté que la durée utile normale d'un brise-glace est d'environ 30 ans et que les bâtiments de la flotte canadienne auront entre 40 et 50 ans d'âge quand ils atteindront la date actuellement prévue pour leur remplacement<sup>128</sup>. Le rapport *Le Point 2007* de la vérificatrice générale signalait que le calendrier de remplacement des brise-glaces devenait désuet, manquait de réalisme et prévoyait le remplacement de plusieurs bâtiments longtemps après la fin de leur durée utile.

#### **D. Intervention environnementale**

La navigation régionale devrait s'intensifier dans l'Arctique canadien<sup>129</sup>. De toute évidence, l'augmentation de la navigation et des activités de mise en valeur des ressources accroîtra le risque d'accidents environnementaux. Au nord du 60<sup>e</sup> parallèle, la Garde côtière canadienne est le principal organisme fédéral responsable des interventions en cas de pollution causée par les navires<sup>130</sup>.

D'après la Garde côtière, le risque de pollution par les hydrocarbures dans l'Arctique est le plus grand au moment du ravitaillement des collectivités. Les opérations de ravitaillement comprennent le transfert de mazout des navires au littoral au moyen de tuyaux flottants. Des témoins ont expliqué au Comité que les propriétaires de navires seront tenus de signaler tout déversement et d'entreprendre une intervention, sous la surveillance de la Garde côtière. Celle-ci peut contribuer aux interventions en cas de déversement ou en assumer elle-même le contrôle si le responsable de la pollution est incapable de réagir adéquatement, n'est pas disposé à prendre des mesures ou n'est tout simplement pas connu (déversements d'origine inconnue).

Les équipages des pétroliers commerciaux et des brise-glaces de la GCC disposent de matériel d'intervention en cas de déversement et sont formés à son utilisation. Il en est de même du personnel à terre de la GCC. De plus, un inventaire du matériel d'intervention

<sup>128</sup> Le rapport *Le Point* de 2007 cherche à déterminer si des progrès ont été réalisés dans la mise en œuvre des recommandations faites dans les vérifications publiées en 2000 (« La gestion de la flotte ») et en 2002 (« Contribuer à la sécurité et à l'efficacité de la navigation maritime »). Vérificatrice générale du Canada, chapitre 4, La gestion de la flotte et des services à la navigation maritime de la Garde côtière – Pêches et Océans Canada, février 2007, rapport *Le Point*, [http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl\\_oag\\_200702\\_04\\_f\\_17470.html](http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_200702_04_f_17470.html).

<sup>129</sup> ENMA (2009), p. 38.

<sup>130</sup> Voir GCC, « Intervention environnementale », [http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Gcc-gvn\\_nds\\_page5](http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Gcc-gvn_nds_page5). C'est à Transports Canada qu'incombe la responsabilité du régime d'intervention en cas de pollution maritime.



(p. ex. barrages flottants et récupérateurs) est tenu à 10 dépôts communautaires stratégiquement situés dans le Nord<sup>131</sup>.

Le système d'intervention environnementale de la Garde côtière est basé sur ce que des témoins ont appelé « une approche en cascade ». Si un déversement en milieu marin dépasse les capacités d'intervention d'une collectivité (ou celle d'un brise-glace disponible), du matériel aéroporté est déployé à partir d'une base d'intervention environnementale à Hay River (T.N.-O.) qui dispose d'un important stock. Le Comité a visité la base d'intervention environnementale à Hay River en septembre 2009. Du matériel supplémentaire est conservé à Churchill, Iqaluit et Tuktoyaktuk. Lors de la mission d'enquête, le Comité a pu constater que les capacités d'intervention rapide étaient renforcées dans 10 dépôts communautaires et que de nouvelles capacités étaient établies dans sept collectivités supplémentaires<sup>132</sup>.

En ce qui concerne la pollution à proximité du littoral, Duane Smith, vice-président de l'Inuvialuit Regional Corporation<sup>133</sup>, a demandé que des volontaires locaux soient formés à la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, au moins aux premiers stades de l'intervention, jusqu'à ce que la Garde côtière arrive sur place. Il semble que la formation est axée sur les équipages des pétroliers commerciaux. D'autres participants aux réunions du Comité ont noté que la formation communautaire avait cessé ces dernières années par suite du manque de fonds.

Dans son témoignage à Inuvik, Jody Snortland Pellissey, de l'Office des ressources renouvelables du Sahtu<sup>134</sup>, a mentionné qu'une barge s'était échouée en 2008 près de la collectivité de Wrigley, dans les T.N.-O., provoquant un déversement de carburant. Les collectivités en aval n'avaient pas été informées, et il avait fallu plusieurs semaines pour nettoyer. Le ministère territorial de l'Environnement et des Ressources naturelles avait été le premier à intervenir et à informer l'Office et les collectivités. M<sup>me</sup> Pellissey a demandé qu'à l'avenir, la Garde côtière informe les collectivités touchées aussitôt qu'un déversement se

<sup>131</sup> Gary Sidock, *Délibérations du Comité*, 5 novembre 2009. La Garde côtière a également dans l'Arctique une grande péniche qui sert au stockage des contaminants.

<sup>132</sup> Le budget 2007 prévoyait, pour la Garde côtière canadienne, 2,2 millions de dollars sur trois ans pour renforcer la capacité d'intervention du Canada en cas de déversement d'hydrocarbures dans l'Arctique. La Garde côtière complètera en 2009-10 la distribution des trousse d'intervention environnementale dans le Nord. MPO, Plan d'activités 2009-2012 de la Garde côtière canadienne, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00029/docs/ccg-bp09-fra.pdf>.

<sup>133</sup> L'Inuvialuit Regional Corporation a la responsabilité globale de gérer les affaires de la région désignée des Inuvialuit.

<sup>134</sup> L'Office est un organisme régional de cogestion de la région désignée du Sahtu, établi aux termes de l'Entente sur la revendication territoriale globale des Dénés et des Métis du Sahtu.

produit. Elle a dit espérer que les interventions de la Garde côtière seront plus rapides et a demandé qu'une barge servant au transport du carburant sur le Grand lac des Esclaves, à l'occasion du ravitaillement annuel d'un camp de pêche, soit inspectée<sup>135</sup>.

Partout dans le Nord, on s'inquiète beaucoup de l'état de préparation des responsables en cas de déversement majeur d'hydrocarbures. Au Nunavut, par exemple, le maire et les conseillers municipaux de Cambridge Bay souhaitent voir un plan d'intervention.

Dans l'exposé qu'il a présenté au Comité à Inuvik, Billy Storr, du Conseil Inuvialuit de gestion du gibier<sup>136</sup>, s'est interrogé sur la capacité du Canada de réagir à un déversement extracôtier d'hydrocarbures dans la mer de Beaufort. Il a noté l'absence d'organismes d'intervention (OI) privés dans le Nord<sup>137</sup> ainsi que le manque d'équipement et de personnel formé pour intervenir au large des côtes. De même, M. Duane Smith a souligné dans son exposé le manque apparent de capacités locales d'intervention et de gestion d'urgence pour affronter les incidents en mer, tels que les déversements d'hydrocarbures. Il croit que les gens ont besoin d'être sûrs de disposer de matériel moderne, car l'état et la qualité de ce matériel sont incertains<sup>138</sup>. Selon Vic Gillman, président du Comité Inuvialuit mixte de gestion de la pêche<sup>139</sup>, le Canada devrait être prêt à affronter un accident aussi important que celui de l'*Exxon Valdez*, et pas seulement de petits déversements dus au ravitaillement en combustible de petits bateaux<sup>140</sup>.

## E. Recherche et sauvetage

L'intensification de la navigation, de l'exploitation des ressources et du tourisme augmentera les risques d'incidents nécessitant l'intervention des services de R-S. La capacité de dispenser ces services, qui témoigne de l'engagement du Canada en matière de souveraineté, est un énorme défi à cause de l'étendue de l'Arctique canadien et de la dispersion de sa population.

<sup>135</sup> Jody Snortland Pellissey, directrice exécutive, Office des ressources renouvelables du Sahtu, *Délibérations du Comité*, 23 septembre 2009.

<sup>136</sup> En vertu de la Convention définitive des Inuvialuit, le Conseil représente les intérêts collectifs des Inuvialuit dans toutes les questions liées à la gestion de la faune et de son habitat dans la région désignée des Inuvialuit.

<sup>137</sup> Dans le sud du Canada, les OI agréés fournissent des services d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin. Ils sont gérés par le secteur privé et sont financés grâce aux droits imposés aux utilisateurs.

<sup>138</sup> Duane Smith, *Délibérations du Comité*, 23 septembre 2009.

<sup>139</sup> Le Comité mixte de gestion de la pêche est un organisme de cogestion qui conseille le MPO et le Conseil Inuvialuit de gestion du gibier.

<sup>140</sup> Vic Gillman, président, Comité Inuvialuit mixte de gestion de la pêche, *Délibérations du Comité*, 6 octobre 2009. Cette année (2009) marque le 20<sup>e</sup> anniversaire du désastre de l'*Exxon Valdez*. Le pétrolier, qui appartenait à l'Exxon Shipping Company, s'était échoué en mars 1989 répandant plus de 41 millions de litres de pétrole brut dans la baie du Prince William, en Alaska.

C'est le ministre de la Défense nationale qui est le premier responsable du Programme national de recherche et de sauvetage du Canada, mais la Garde côtière canadienne, sous la responsabilité du ministère des Pêches et des Océans, a, de son côté, la responsabilité de l'élément maritime du programme. La Garde côtière définit ainsi cette fonction : « Par recherche et sauvetage, on entend la recherche des personnes, navires et autres moyens de transport, ainsi que la fourniture d'une aide à ceux-ci, quand, selon toute vraisemblance, ils sont en détresse ou menacés d'un danger imminent<sup>141</sup>. »

Les Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) gèrent l'intervention de la Défense nationale et de la Garde côtière en cas d'incidents aériens et maritimes. Les centres sont dotés pendant toute l'année, 24 heures sur 24 et sept jours par semaine, de coordonnateurs qui dépêchent sur les lieux les ressources les plus efficaces pour s'occuper de chaque incident. Pour la plus grande partie de l'Arctique canadien, les Forces canadiennes disposent d'avions et d'hélicoptères de recherche et de sauvetage à la BFC Trenton<sup>142</sup> (carte 3), tandis que la Garde côtière compte principalement sur ses hélicoptères et ses brise-glaces qui ne fonctionnent pas pendant toute l'année dans la région.

---

<sup>141</sup> GCC, La recherche et sauvetage maritime au Canada, « Programme national de recherche et sauvetage », [http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/RES\\_Sar\\_maritime](http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/RES_Sar_maritime).

<sup>142</sup> Défense nationale, « Renseignements généraux », <http://www.airforce.forces.ca/8w-8e/sqns-escs/page-fra.asp?id=664>. La Défense nationale coordonne également les activités de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA), organisation bénévole de recherche et de sauvetage.



### Carte 3 – Régions de recherche et de sauvetage (RRS) de la Défense nationale



Source : Transports Canada, <http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/publications/tp14371/sar/1-0.htm>.

La Garde côtière s'acquitte d'un certain nombre d'autres tâches liées à la R-S, y compris la détection des incidents maritimes et la prise de mesures préventives. Elle supervise aussi les activités de la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), organisme à but non lucratif composé de bénévoles dévoués comprenant des pêcheurs commerciaux et des plaisanciers qui offrent leur temps et leur bateau ainsi que des volontaires des collectivités locales qui s'engagent pour manœuvrer les bateaux d'intervention communautaires. Dans le Nord canadien, la GCAC offre des services essentiels de R-S en mer dans de nombreuses régions isolées des côtes du Canada<sup>143</sup>.

On envisage de créer de nouvelles unités de la GCAC dans les localités situées le long du Mackenzie, initiative que le Comité appuie fortement. La GCAC est financée en partie par la Garde côtière dans le cadre d'une entente de contribution couvrant les menues dépenses

<sup>143</sup> Il y a des unités à Cambridge Bay (6 membres, 2 navires), à Rankin Inlet (14 membres, 2 navires), à Yellowknife (25 membres, 3 navires), à Fort Resolution (3 membres, 1 navire), à Fort Chipewyan (10 membres, 2 navires), à Inuvik (12 membres, 1 navire), à Aklavik (10 membres, 1 navire) et à Hay River (15 membres, 3 navires). Le Comité a été informé que de nouvelles unités ont récemment été établies à Aklavik, Rankin Inlet et Pangnirtung, et que d'autres sont envisagées.

engagées au cours d'activités autorisées<sup>144</sup>. À Hay River, le Comité a été extrêmement surpris d'apprendre qu'aucun financement fédéral n'est prévu pour l'achat de matériel. Le remplacement de biens tangibles n'est possible que grâce à des dons, des tirages et des parties de bingo.

Une question est souvent revenue au cours des discussions informelles tenues par le Comité dans l'Arctique de l'Ouest : l'augmentation du tourisme polaire et la crainte que les navires utilisés pour les croisières ne conviennent pas pour la navigation dans les eaux arctiques. De petits bateaux de plaisance étrangers fréquentent de plus en plus les eaux septentrionales canadiennes. Jusqu'ici, les croisières à destination de l'Arctique canadien ont été moins nombreuses que celles qui vont en Alaska et au Groenland. Toutefois, si le trafic augmente, les besoins d'infrastructure et de sécurité des passagers deviendront plus pressants. En Alaska, le Comité a appris que les États-Unis ne disposent que de capacités très limitées de R-S le long du Versant nord et auraient beaucoup de difficulté à réagir à un accident dans la mer de Beaufort.

Le Comité a appris que le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Victoria collabore très étroitement avec le Centre américain de coordination du sauvetage de Juneau, en Alaska. Lorsqu'un appel de détresse est reçu, il n'est pas rare que la Garde côtière américaine (USCG) réagisse aux incidents qui surviennent dans les eaux canadiennes et vice-versa, selon la proximité relative de chacun du lieu de l'incident<sup>145</sup>.

En septembre 2009, le Comité a visité la base aérienne Sitka de l'USCG, où ses membres ont assisté à des séances d'information sur les opérations de la base ainsi qu'à une démonstration de sauvetage effectuée par un nageur-sauveteur à partir d'un hélicoptère.

Trois hélicoptères de sauvetage Sikorsky HH-60J Jayhawk constituent le principal moyen d'action de la base aérienne Sitka dans son secteur de responsabilité, qui comprend le sud-est de l'Alaska, de l'entrée Dixon au nord jusqu'à l'Alaska central, et de la frontière ouest Alaska-Yukon au centre du golfe d'Alaska, soit environ 19 000 kilomètres de côtes accidentées formant l'un des environnements de vol les plus difficiles pour les pilotes de l'USCG. La base aérienne Sitka tient un équipage de R-S en alerte 24 heures sur 24 et s'occupe en moyenne de

---

<sup>144</sup> À l'échelle nationale, la GCAC est répartie entre six organisations constituées en sociétés sous le régime fédéral, qui font pendant aux régions de la Garde côtière. Le ministre des Pêches et des Océans a une entente officielle de contribution avec chacune des organisations. Des ententes de cinq ans ont été signées avec toutes les organisations en 2007-2008.

<sup>145</sup> Le 442<sup>e</sup> Escadron de transport et de sauvetage de la 19<sup>e</sup> Escadre Comox, dans l'île de Vancouver, constitue la principale ressource de recherche et de sauvetage aériens de la région de Victoria. L'escadron dispose de 5 hélicoptères Cormorant CH-149 et de 6 avions DeHavilland CC-115 Buffalo.



140 incidents par an, dont près de la moitié consiste en missions d'ambulance aérienne à partir de petits villages, de camps forestiers, de bateaux et de paquebots de croisière.

Les hélicoptères et leurs équipages servent non seulement à des opérations de R-S, mais aussi à des activités de sécurité intérieure, à des interventions environnementales, à diverses missions de coopération avec des organismes fédéraux, locaux et d'État, à l'entretien des aides à la navigation et à l'exécution de la réglementation sur les pêches<sup>146</sup>.

## **F. Coopération Canada-États-Unis**

À part les services de recherche et de sauvetage, la GCC et l'USCG coopèrent et échangent des renseignements en permanence dans un certain nombre d'autres domaines.

Au cours de séances d'information organisées à Juneau, en Alaska, le contre-amiral Christopher C. Colvin, commandant du 17<sup>e</sup> district de l'USCG, a expliqué au Comité les cinq fonctions de base de l'USCG : sécurité maritime, sûreté maritime, mobilité maritime, défense nationale et protection des ressources naturelles. En Alaska, État dont le littoral est plus long que ceux des 49 autres États réunis, le 17<sup>e</sup> district assure une surveillance fédérale et est le premier responsable de toutes les interventions destinées à protéger le milieu marin. L'opération Arctic Crossroads, initiative de plusieurs organismes fédéraux destinée à étendre la connaissance du domaine arctique et à garantir les intérêts américains dans la région, constitue la principale politique et la mission primordiale du 17<sup>e</sup> district.

L'USCG relève du département américain de la Sécurité intérieure depuis 2003. En temps de guerre, elle constitue aussi l'un des cinq éléments des forces armées des États-Unis<sup>147</sup>. De plus, contrairement à la GCC civile du Canada, l'USCG est un organisme d'exécution de la loi. La principale mission d'exécution du 17<sup>e</sup> district est axée sur les pêches intérieures du golfe d'Alaska, de la mer de Béring et des îles Aléoutiennes<sup>148</sup>. À l'opposé des autres districts de l'USCG, le 17<sup>e</sup> district n'a pas à s'occuper en priorité de la lutte antidrogue et de l'entrée illicite d'immigrants clandestins.

<sup>146</sup> La base aérienne Sitka dispose également d'une équipe des aides à la navigation et d'un baliseur.

<sup>147</sup> Les quatre autres éléments des forces américaines sont l'Armée, l'Aviation, la Marine et le Corps des Marines.

<sup>148</sup> Les pêches commerciales de l'Alaska représentent plus de la moitié des prises totales américaines de poisson et de fruits de mer. L'État possède 8 des 20 plus grands ports de pêche des États-Unis. L'industrie alaskaine des produits de la mer est le plus important employeur du secteur privé (30 000 employés permanents et 70 000 pendant l'été). La pêche au poisson de fond est la plus importante du monde. De plus, l'Alaska est la source de la plus grande partie de la production mondiale de saumon quinnat sauvage, de saumon rouge et de saumon coho. La valeur totale des prises s'élevait à 1,7 milliard de dollars US en 2008. Près de 13 000 bateaux participent à la pêche commerciale.



Le fait que l'USCG et la GCC aient des mandats différents n'influe en rien sur le travail qu'elles font en commun dans l'Arctique. La production conjointe de cartes du plateau continental étendu a fréquemment été mentionnée, au cours des réunions du Comité, comme exemple de coopération pratique et utile.

Faisant fond sur le succès de leur première expédition conjointe de cartographie du fond marin, effectuée dans l'Arctique de l'Ouest en 2008, le Canada et les États-Unis ont procédé à un deuxième levé cartographique dans la même région du 7 août au 16 septembre 2009. Les deux missions ont été conjointement menées par le NGCC *Louis S. St-Laurent* et l'USCG *Healy*, que les membres du Comité ont visités lors de leur passage à Juneau en septembre 2009. Il semble que les deux brise-glaces se complètent en recueillant des types différents d'information : le *Louis S. St-Laurent* collecte des données sismiques afin de mesurer l'épaisseur des sédiments, tandis que le *Healy* procède à des levés bathymétriques pour déterminer la profondeur et la forme du fond marin<sup>149</sup>. Les missions conjointes étant considérées comme un grand succès, une troisième expédition est prévue pour 2010<sup>150</sup>.

Au cours d'une séance d'information tenue à Victoria, en Colombie-Britannique, le 26 septembre 2009, la commissaire adjointe de la Garde côtière canadienne (région du Pacifique), Vija Poruks, a dit au Comité que la GCC a des relations suivies avec deux des quatre districts du Pacifique de l'USCG : le 17<sup>e</sup> district de l'Alaska et le 13<sup>e</sup> district de Washington et de l'Oregon<sup>151</sup>. Les rapports professionnels entre la GCC et l'USCG sont jugés « excellents ».

La GCC et l'USCG ont des responsabilités communes pour la mise en œuvre du Plan d'urgence bilatéral Canada-États-Unis en cas de pollution des eaux, qui établit un cadre pour la coopération canado-américaine dans les eaux intérieures et côtières des deux pays en cas

<sup>149</sup> L'expédition de 41 jours entreprise en 2009 a révélé la présence, dans les profondeurs sous-marines, d'un volcan éteint enfoui et d'un très grand mont auparavant inconnu, à 700 milles marins au nord de l'Alaska.

<sup>150</sup> L'USCG et la GCC coordonnent également leurs opérations de déglacage dans les Grands Lacs et s'aident mutuellement en ce qui concerne les aides à la navigation placées le long de la Voie maritime du Saint-Laurent et dans les Grands Lacs.

<sup>151</sup> Les deux autres zones opérationnelles du Pacifique sont le 11<sup>e</sup> district de Californie et le 14<sup>e</sup> district d'Hawaï. Avec une administration régionale et une flotte basée à Vancouver et à Victoria, la région du Pacifique de la Garde côtière canadienne doit assurer le service le long d'un littoral de plus de 27 000 km au Yukon et en Colombie-Britannique. Dans le détroit de Juan de Fuca et à Puget Sound, un accord conjoint sur le service du trafic maritime est en place pour assurer une navigation sûre et efficace.

d'incidents écologiques, de même qu'en cas d'accidents graves, si l'un des deux pays sollicite l'aide de l'autre<sup>152</sup>.

Un sommet annuel Canada-États-Unis de la garde côtière permet d'échanger des renseignements et de coordonner les efforts des deux organismes. Des exercices conjoints de sécurité maritime ont périodiquement lieu dans les eaux septentrionales. De plus, la GCC et l'USCG participent au Forum des gardes côtières de l'Atlantique Nord (5 pays membres) et au Forum des gardes côtières du Pacifique Nord (20 pays membres).

Des échanges professionnels de renseignements et de visites ont régulièrement lieu afin de favoriser le partage des pratiques exemplaires et une meilleure compréhension mutuelle des procédures opérationnelles des deux organismes.

### **G. Rôle futur : soutien politique**

La Garde côtière canadienne effectue une somme importante de travail essentiel dans l'Arctique, région au potentiel énorme. Son rôle sera de plus en plus essentiel dans les années à venir.

La Garde côtière offre un soutien à d'autres ministères et organismes gouvernementaux en fournissant des navires, des hélicoptères et d'autres services. Le Canada dépend de ses brise-glaces comme principal moyen pour affirmer sa souveraineté dans l'Arctique. La recherche en matière de pêche, d'océanographie, de cartographie du fond marin et de climatologie maritime dépend de ses navires. La navigation et le commerce dépendent de ses services de communication et de gestion du trafic maritimes. La Garde côtière ravitaille les collectivités isolées du Nord, brise les glaces pour assurer le transport commercial dans le Nord, maintient des aides à la navigation dans les voies maritimes du Nord et effectue des interventions en cas de pollution marine. Tous dépendent de la Garde côtière pour les opérations de recherche et sauvetage en mer. La Garde côtière dresse l'essentiel du tableau de la situation maritime du Canada dans l'Arctique.

L'historique de ce qui s'appelle maintenant la Garde côtière canadienne remonte à 1867, à l'époque du ministère de la Marine et des Pêcheries<sup>153</sup>. Elle a été rattachée au ministère des Transports en 1936, puis au MPO en 1995. Plusieurs problèmes ont surgi dans les années qui

<sup>152</sup> Voir Environnement Canada, « Urgences environnementales : Planification des urgences », <http://www.ec.gc.ca/ee-ue/default.asp?lang=Fr&n=0187A1E9>.

<sup>153</sup> GCC, « Historique », <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Historique>.

ont suivi la fusion de la Garde côtière et du MPO. Les deux organisations présentaient des structures et des cultures d'entreprise différentes, et l'accent était mis sur la réduction des coûts et l'efficience<sup>154</sup>. Aujourd'hui, la GCC compte 114 navires, contre 198 avant la fusion<sup>155</sup>.

Fait important, le 1<sup>er</sup> avril 2005, la Garde côtière est devenue un organisme de service spécial au sein du MPO, ce qui affirmait son rôle comme institution nationale : fournir avec sa flotte des services à d'autres clients du gouvernement (Défense nationale, Environnement Canada, GRC, MAECI, Transports Canada, Ressources naturelles Canada, le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie, etc.). La Garde côtière acquérait ainsi plus d'autonomie et plus de souplesse opérationnelle<sup>156</sup>.

Avant la transition de 2005, la Garde côtière faisait rapport par l'entremise des diverses unités régionales de Pêches et Océans Canada. Toutes ces unités font maintenant rapport au commissaire, lequel relève du ministre des Pêches et des Océans par l'entremise du sous-ministre, une hiérarchie qui assurait, disait-on, une indépendance opérationnelle et financière beaucoup plus grande<sup>157</sup>.

En 2007, dans son rapport Le Point sur « La gestion de la flotte et des services à la navigation maritime de la Garde côtière », la vérificatrice générale ne faisait qu'une recommandation : « La Garde côtière devrait établir des priorités en matière d'amélioration et des objectifs clairs et réalistes pour ses secteurs prioritaires, attribuer des ressources appropriées et suffisantes, ... en demandant aux gestionnaires et aux services de rendre compte des résultats ». La raison invoquée devant le Comité par la vérificatrice générale Sheila Fraser, c'était que la Garde côtière devait consacrer ses ressources limitées à régler les principaux problèmes<sup>158</sup>. Le rapport Le Point de 2007 révélait que le calendrier de remplacement des brise-glaces était périmé et peu réaliste.

<sup>154</sup> *Relever le défi dans l'Arctique* (2009), p. 70.

<sup>155</sup> GCC, « Nos navires et nos hélicoptères »,

[http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Emplois\\_Navires\\_helicopteres](http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Emplois_Navires_helicopteres).

<sup>156</sup> En décembre 2003, le gouvernement a confié à Transports Canada les responsabilités de la Garde côtière en matière de politique de réglementation de la sécurité maritime, de la sécurité nautique et de la protection des voies navigables.

<sup>157</sup> George Da Pont, *Délibérations du Comité*, 12 mai 2009.

<sup>158</sup> Sheila Fraser, vérificatrice générale du Canada, Bureau du vérificateur général du Canada, *Délibérations du Comité*, 21 avril 2009. La Garde côtière a pris des mesures en élaborant son premier plan d'activités triennal qui proposait une approche à long terme pour que la Garde côtière relève ses défis. De plus, elle présente des examens semestriels de l'état d'avancement de son plan d'activités et elle en publie les résultats.



Selon des témoins, comme Ethel Blondin-Andrew, présidente du Sahtu Secretariat<sup>159</sup>, il faut restructurer le capital de la Garde côtière. Ce n'est que récemment qu'on a reconnu qu'il fallait restructurer la Garde côtière.

Les engagements financiers pris dans les derniers budgets seraient les premiers investissements depuis environ le milieu des années 1980<sup>160</sup>. Depuis 2005, le gouvernement du Canada a investi 1,4 milliard de dollars pour l'achat de 17 gros navires; 12 de ces navires remplaceront des navires existants qui seront mis au rancart, dont le NGCC *Louis S. St-Laurent*<sup>161</sup>.

Selon la Garde côtière, à mesure que se confirment les hypothèses de changement climatique en Arctique, notamment la réduction visible de la couverture de glace pluriannuelle et la durée réduite de la glace d'été, associée à la variabilité inter-saisonnière accrue, les demandes en services de la Garde côtière en Arctique augmentent<sup>162</sup>. En mai 2009, le Comité recommandait que la Garde côtière, en sa qualité d'organisme expert en ce qui concerne les problèmes maritimes qui se poseront au Canada dans l'Arctique, formule et applique une vision stratégique à long terme pour orienter ses activités futures (recommandation 10). Depuis ce temps, la Garde côtière travaille à l'élaboration d'une vision stratégique à long terme concernant l'Arctique (10 à 15 ans), dont le commissaire de la GCC s'est fait le champion, que le gouvernement prévoit mettre en place en 2010<sup>163</sup>.

À Cambridge Bay, le maire et les conseillers municipaux ont réclamé une présence permanente de la Garde côtière dans leur collectivité, comme c'est le cas de la GRC. Le Comité a appris qu'en Alaska, la Garde côtière américaine déplace ses opérations vers le nord. Son personnel du district 17 évalue présentement l'efficacité de ses moyens dans l'Arctique afin de déterminer quels changements organisationnels seraient requis pour faciliter une présence permanente.

<sup>159</sup> *Délibérations du Comité*, septembre 2009.

<sup>160</sup> George Da Pont, *Délibérations du Comité*, 12 mai 2009. Entre février 2006 et mars 2007, des fonds ont été annoncés pour l'acquisition et l'entretien de trois navires hauturiers de recherche sur les pêches, un navire hauturier de recherche océanographique et 12 navires semi-hauturiers -- aucun ne pouvant évoluer dans l'Arctique. Dans le budget 2009, des fonds étaient prévus pour l'acquisition de 98 petits navires et barges afin de favoriser les opérations de radoub et de prolongation de la durée de vie des gros navires.

<sup>161</sup> *Ibid.*, 2 avril 2009.

<sup>162</sup> GCC, *Rapport annuel de la flotte 2007-2008*, p. 25, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00092/docs/Fleet-Annual-Report-FRA.pdf>.

<sup>163</sup> René Grenier, *Délibérations du Comité*, 21 septembre 2009.

Au Canada, la Garde côtière est répartie en cinq régions dans l'ensemble du pays, chaque région étant responsable de la sûreté maritime, de la protection de l'environnement, du soutien au commerce maritime et de l'appui aux priorités maritimes du Canada. Dans chaque région, les centres des opérations régionales déploient des navires et du personnel selon les besoins.

Pour ce qui est du Nord canadien, toute la région est administrée à partir du bureau régional de Sarnia, en Ontario. La raison invoquée devant le Comité, c'est que les opérations de la GCC sont saisonnières et qu'il serait difficile de justifier une infrastructure permanente dans le Nord. Lorsqu'on lui a demandé si la Garde côtière avait l'intention de déménager l'administration de ses services de Sarnia dans le Nord, le commissaire a répondu :

[I]l fait peu de doute dans mon esprit que la Garde côtière aura un jour une base d'opération à temps plein dans le Nord. C'est inévitable. La question est de savoir quand ce sera possible et du temps qu'il faudra. Voilà les points dont nous tenons compte<sup>164</sup>.

## **G. Conclusion et recommandations**

Parmi les défis que le Canada doit relever pour défendre et renforcer sa souveraineté dans l'Arctique, un grand nombre ont trait à divers égards à la Garde côtière, l'organisme qui aide à protéger les valeurs et les intérêts environnementaux et économiques des Canadiens, en particulier dans le Nord. Selon le Comité, le Canada est responsable d'affirmer son contrôle du passage du Nord-Ouest, qui fait partie de ses eaux intérieures.

Même si les positions du Canada et des États-Unis sont différentes sur des points importants, notamment sur l'emplacement de la frontière maritime entre l'Alaska et le Yukon dans la mer de Beaufort et sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest, la collaboration entre la Garde côtière canadienne et la Garde côtière américaine est grande sur le plan opérationnel, et le Comité souhaite qu'elle se maintienne.

Avec les changements climatiques, la saison de navigation dans l'Arctique se prolongera et la demande de services maritimes ira en s'intensifiant. Étant donné l'énorme importance qu'occupera la Garde côtière dans le contexte de l'évolution rapide de l'Arctique, le Canada devra s'assurer que l'organisme dispose des moyens, des outils et du matériel nécessaires pour s'acquitter du mandat qui lui est confié.

---

<sup>164</sup> *Délibérations du Comité*, 12 mai 2009.

Selon le Comité, la flotte de brise-glaces de la GCC ne suffira pas à la tâche lorsque le trafic maritime augmentera<sup>165</sup>. Les brise-glaces de la Garde côtière servent actuellement de plates-formes de soutien à l'ensemble des programmes et missions maritimes menés par le gouvernement du Canada dans l'Arctique (sécurité et application de la loi, recherche et sauvetage, interventions environnementales, déglacage et ravitaillement). Or, l'organisme dispose présentement d'une capacité de navigation limitée dans l'Arctique canadien et, malgré le consensus en faveur du remplacement du NGCC *Louis S. St-Laurent*, vieux de 40 ans, par un nouveau brise-glace polaire plus puissant, ce dernier ne sera opérationnel dans l'Arctique que neuf mois par année.

Le Canada devrait songer à remplacer les autres brise-glaces par de nouveaux brise-glaces lourds capables de naviguer à l'année longue dans les eaux de l'archipel et du prolongement de la plate-forme continentale<sup>166</sup>.

Conformément à la Stratégie d'intervention dans l'Arctique, la Garde côtière installe du matériel d'intervention en cas de pollution dans plusieurs emplacements de l'Arctique afin de gérer les déversements d'hydrocarbures transbordés lors d'opérations de ravitaillement. La formation offerte dans les collectivités sur le confinement des nappes de pétrole après leur déversement a été interrompue il y a quelques années faute de fonds et, selon les témoignages recueillis par le Comité, il s'exercerait beaucoup de pression sur la Garde côtière pour qu'elle puisse intervenir adéquatement s'il survenait un important déversement en mer ou dans les eaux recouvertes de glace. Le délai d'intervention -- qui préoccupe beaucoup les gens du Nord -- dépendrait de la capacité dont on dispose pour déplacer le matériel. En cas d'incident majeur, l'effort de nettoyage serait évidemment plus grand dans l'Arctique.

Le Canada devra augmenter sa capacité de R-S. Cette capacité est importante si le Canada veut démontrer qu'il est résolu à affirmer sa souveraineté dans la région vaste et peu peuplée qu'est l'Arctique canadien. Plus de 100 000 vols internationaux transitent au-dessus de l'Arctique canadien chaque année. À mesure que le trafic maritime s'intensifiera, le risque

---

<sup>165</sup> Paradoxalement, lorsque la glace de mer se retirera et que le trafic maritime s'intensifiera, il faudra augmenter la capacité de déglacage parce qu'il continuera de se former de la glace de mer en hiver. Au fur et à mesure de la débâcle de la calotte polaire, il faudra s'attendre à des conditions de glace épaisse qui persisteront pendant des années dans certaines zones parce que la banquise aura tendance à se déplacer vers l'archipel Arctique canadien.

<sup>166</sup> Parce que le brise-glace est complexe et unique, une fois prise la décision d'en remplacer un, il faut compter de 8 à 10 ans avant sa mise en service. Le Canada aurait économiquement intérêt à disposer d'un plus grand nombre de brise-glaces pour combler ses besoins de surveillance et d'affirmation de sa souveraineté dans l'Arctique.



d'accidents augmentera. Si un accident devait survenir dans l'immense Arctique canadien, le Canada serait-il en mesure d'intervenir, notamment en hiver?

Le Canada se prépare à une augmentation probable de l'achalandage dans l'Arctique. Il devra doter la Garde côtière de moyens et de matériel additionnels, ainsi que d'un budget suffisant pour qu'elle puisse jouer un rôle grandissant dans le Nord.

#### **Recommandation 6 :**

**Le Comité recommande que la « Vision de l'Arctique » prévoie la création dans le Nord d'une administration permanente de la Garde côtière, en plus des Forces canadiennes, pour que le Canada puisse démontrer qu'il est résolu à protéger les intérêts canadiens et les intérêts des résidents du Nord canadien.**

#### **Recommandation 7 :**

**Le Comité recommande que le Canada mette en place un plan à long-terme et dégager les fonds nécessaires pour l'acquisition d'un nombre suffisant de nouveaux brise-glaces polaires multitâches capables de naviguer à l'année longue dans les eaux de son archipel Arctique et du prolongement de sa plate-forme continentale.**

#### **Recommandation 8 :**

**Le Comité recommande que la Garde côtière canadienne recense dans l'Arctique les zones où le risque d'un important déversement d'une cargaison ou d'hydrocarbures est élevé, évalue ses moyens d'intervention actuels et communique les résultats de l'évaluation aux populations du Nord canadien. Le gouvernement du Canada devrait dégager les fonds nécessaires pour offrir aux résidents du Nord une formation sur l'utilisation du matériel de confinement des nappes d'hydrocarbures en cas de déversement dans la zone littorale.**

#### **Recommandation 9 :**

**Le Comité recommande que le gouvernement fédéral fournisse des fonds additionnels à la Garde côtière canadienne auxiliaire pour l'achat de biens tangibles directement liés à la prestation des services de recherche et sauvetage.**

## ANNEXE 1

### ENGAGEMENTS DANS LA STRATÉGIE POUR LE NORD



Gouvernement  
du Canada

Government  
of Canada

#### Investissements Stratégiques récents pour le Nord

##### Souveraineté

##### Renforcer notre présence

- 720 \$ millions pour l'acquisition d'un nouveau brise-glace de classe polaire – le NGCC John G. Diefenbaker
- Acquisition de nouveaux navires de patrouille de classe polaire / de haute mer
- Expansion et modernisation des Rangers canadiens
- Création d'un Centre de formation des Forces canadiennes dans l'Arctique, dans la baie de Resolute
- Création d'une installation de mouillage en eau profonde et d'avitaillement, à Nanisivik
- Lancement du satellite RADARSAT II
- Exercices militaires et opérations de surveillance constants, notamment l'Opération Nanook

##### Améliorer notre gérance

- Établissement de nouveaux règlements pour le contrôle de l'eau de ballast
- Modification de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques
- Rendre obligatoire l'enregistrement de tous les navires conformément à NORDREG

##### Délimiter nos terres et étendre nos connaissances

- 40 \$ millions de plus sur quatre ans pour financer des études scientifiques afin de cerner la pleine étendue du plateau continental du Canada, comme il est prévu dans la convention UNCLOS

##### Développement économique et social

##### Appuyer le développement économique du Nord

- 50 \$ millions pour la mise en oeuvre d'une agence de développement économique pour le Nord

- 90 \$ millions pour le renouvellement du programme Investissements stratégiques dans le développement économique du Nord
- Lancement de la nouvelle initiative d'amélioration de la réglementation dans le Nord
- 1.8 \$ milliards pour la délivrance des permis d'exploration pétrolière et gazière dans la mer de Beaufort
- 120 \$ millions Prolongation du crédit d'impôt pour l'exploration minière
- Mise en oeuvre d'un moratoire de trois ans sur l'imposition des droits sur les marchandises transportées par mer
- Investissements de 100 \$ millions dans la géocartographie dans le Nord pour éclairer et guider le secteur privé dans les travaux d'exploration minière et pétrolière
- Augmentation du financement pour la promotion du tourisme et les établissements culturels et patrimoniaux communautaires
- Financement de 37,6 \$ millions pour appuyer des études d'impact sur l'environnement, la coordination de réglementation et les consultations avec les groupes autochtones sur le projet gazier Mackenzie

#### **Répondre aux besoins en matière d'infrastructure essentielle**

- 42 \$ million pour la création d'un port de pêche commerciale à Pangnirtung
- Investissements dans l'infrastructure du Nord, y compris dans l'infrastructure de loisir et l'infrastructure verte
- Élargissement de l'accès aux services à large bande dans les collectivités non desservies

#### **Appuyer le bien-être des résidents du Nord**

- Investissement de 200 \$ millions sur deux ans pour le logement dans le Nord
- 20 \$ millions sur deux ans pour l'augmentation de la déduction pour la résidence pour les gens du Nord
- Appui du programme Partenariat pour les compétences et l'emploi des autochtones
- Augmentation de 195 \$ millions au financement entre 2006 et 2009 pour l'amélioration de la formule de financement des territoires
- Prestation du programme Aliments-poste
- Amélioration des systèmes de santé territoriaux et réduction de la dépendance aux systèmes extérieurs de soins de santé
- Amélioration de l'appui offert aux conseils subventionnaires universitaires canadiens pour des recherches concernant les l'innovation industrielle, les priorités pour la santé et le développement social et économique du Nord
- Création de bourses de recherche pour les étudiants de troisième cycle sur le rôle du Canada dans le monde circumpolaire



## **Protection de l'environnement**

### **Être un chef de file mondial en matière de sciences de l'Arctique**

- 156 \$ millions, le plus grand investissement d'un pays, dans la recherche pour l'Année polaire internationale
- Engagement à mettre sur pied une station de recherche de l'Extrême-Arctique, incluant 2 \$ millions pour mener une étude de faisabilité pour la station de recherche
- Modernisation des installations de recherche dans l'Arctique
- Signature d'un protocole d'entente avec le Royaume-Uni pour collaborer à des activités de recherche en régions polaires

### **Protéger les eaux et les terres du Nord**

- Création de zones de conservation et de parcs nationaux
- 15 \$ millions sur trois ans pour la création et l'expansion des zones protégées dans les Territoires du Nord-Ouest
- Appui pour l'initiative Santé des océans
- Accélération des mesures prises pour les mesures correctives et l'assainissement des sites fédéraux contaminés partout au Canada

## **Gouvernance**

### **Élaborer des politiques et des stratégies propres au Nord**

- Négociation et mise en oeuvre des ententes sur le règlement des revendications territoriales et sur l'autonomie gouvernementale avec les résidents autochtones du Nord

### **Se donner les bons outils**

- Transfert des responsabilités et mise en oeuvre d'ententes pour construire des modèles efficaces de gouvernance

## ANNEXE 2

**RÉPONSE DU GOUVERNEMENT DU CANADA AU RAPPORT DU COMITÉ  
SÉNATORIAL PERMANENT DES PÊCHES ET DES OCÉANS: *RELEVER LE DÉFI  
DANS L'ARCTIQUE : RAPPORT SUR LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE***

**Introduction**

Le gouvernement du Canada souhaite remercier le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans (CPPO) pour son deuxième rapport intitulé *Relever le défi de l'Arctique : Rapport sur la Garde côtière canadienne (CCG)*. Le gouvernement a examiné longuement et s'est attardé en détail sur les recommandations contenues dans ce rapport.

Le gouvernement s'implique de façon active dans le Nord, qui constitue une de ses grandes priorités, et il a réalisé des progrès considérables dans le cadre de sa Stratégie pour le Nord, une initiative horizontale dirigée par Affaires indiennes et du Nord Canada (AINC), dont le Premier ministre a fait l'annonce en août 2007 et qu'il a récemment réaffirmée en publiant le document de politiques intitulé *Stratégie pour le Nord du Canada : Notre Nord, notre patrimoine, notre avenir*.

Cette approche pangouvernementale dans le Nord a pour but de produire une Stratégie pour le Nord intégrée visant principalement à exercer la souveraineté dans l'Arctique canadien alors qu'elle augmente l'intérêt du reste du monde dans la région; à encourager le développement social et économique, ainsi que les améliorations au niveau de la réglementation qui profitent aux peuples nordiques; à s'adapter au changement climatique et à s'assurer de protéger les écosystèmes sensibles à l'intention des générations futures; ainsi qu'à conférer aux peuples nordiques davantage de contrôle sur leurs moyens de subsistance.

Dans un tel contexte, le gouvernement reconnaît l'évaluation qu'a faite le Comité du besoin d'intervenir dans le Nord et il appuie la souveraineté et les droits de souverain du Canada, tout comme le rôle important que joue la GCC dans l'Arctique. Le gouvernement est également favorable à plusieurs des recommandations du Comité, sans compter qu'il est ravi de déclarer que les travaux sont déjà en cours, ou qu'on les a complétés, dans le cadre de plusieurs de ces initiatives.

En ce qui concerne les nombreuses voies navigables qu'on qualifie de « Passage du Nord-Ouest » (ci-après appelé le « Passage du Nord-Ouest »), le gouvernement a toujours déclaré dans le cadre de divers fora que ces voies navigables sont des eaux intérieures du Canada et que celui-ci bénéficie du droit inconditionnel de réglementer ces eaux, au même titre que tout territoire terrestre. La navigation dans ces eaux est réglementée et contrôlée par le Canada, sans compter qu'elle est soumise à des lois environnementales strictes, comme la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (LPPEA)*, qu'on a amendée en 2009 pour étendre son application de 100 à 200 milles nautiques. La LPPEA s'appliquera aux eaux intérieures du Canada, ainsi qu'à l'ensemble de la zone d'exclusivité économique (ZÉE) du Canada dans l'Arctique.

De plus, la présence et la capacité du Canada dans l'Arctique se trouvent consolidées par les activités des navires et les services maritimes de la GCC, dont plusieurs sont réalisés en partenariat avec et pour prêter main forte aux autres ministères et organismes du fédéral, aux institutions académiques, ainsi qu'aux communautés nordiques. Par exemple, la GCC offre des services de déglacage, des aides à la navigation, une aide au niveau du réapprovisionnement des communautés nordiques, des services de communication et de trafic maritimes, ainsi qu'un soutien aux activités scientifiques, par exemple, dans le cadre de l'Année polaire internationale (API), en plus de définir les limites extérieures du plateau continental du Canada, et ce, conformément à la Convention du droit de la mer des Nations unies (UNCLOS). En assumant ces responsabilités, la GCC joue un rôle important dans l'exercice de la souveraineté canadienne, ainsi qu'en assurant sa sécurité dans l'Arctique, ce qui contribue à son tour à préserver les valeurs canadiennes.

Le gouvernement abonde dans le même sens que le Comité en ce qui concerne le besoin de s'impliquer au sein de la communauté internationale. Le Canada affirme son leadership dans le Nord grâce à sa politique étrangère dans l'Arctique. Notre pays est membre de plusieurs organisations multilatérales, comme le Conseil de l'Arctique, l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation hydrographique internationale (OHI), en plus de s'être impliqué dans l'API, ayant récemment pris fin, qui sont des moyens importants afin de favoriser les intérêts du Canada dans l'Arctique.

Le Canada s'implique auprès de divers états côtiers de l'Arctique, ainsi que d'autres états intéressés (comme la Chine) et des entités (comme l'Union européenne [UE]). Le Canada a également signé la Déclaration d'Itulissat, adoptée au Groenland le 28 mai 2008 par les cinq états côtiers de l'océan Arctique (soit le Canada, les États-Unis [É.-U.], la Russie, le Danemark et la Norvège), qui ont articulé la volonté de favoriser les efforts dans les questions arctiques en faisant appel aux actuels cadres des ententes internationales et de l'UNCLOS, et qui ont accepté d'intensifier leur coopération dans les domaines, comme la recherche et le sauvetage (R et S), la protection de l'environnement marin, la sécurité de la navigation, ainsi que la recherche scientifique, et de continuer de contribuer activement aux efforts du Conseil de l'Arctique.

Le Canada a récemment dirigé conjointement l'élaboration de l'évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique (ÉNMA) avec les É.-U. et la Finlande, qu'on a présentée lors de la réunion des ministres du Conseil de l'Arctique en avril 2009. L'ÉNMA constitue le premier examen détaillé des activités de transport maritime circumpolaire, ce qui nous permettra de mieux comprendre les activités actuelles et futures dans le domaine du transport maritime, ainsi que les implications environnementales et socio-économiques possibles dans l'Arctique.

Une fois de plus, le gouvernement souhaite remercier le CPPO du Sénat pour son rapport. Le ministre des Pêches et des Océans, en collaboration avec les ministres des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, de la Défense nationale, d'Affaires indiennes et du Nord Canada, ainsi que l'Interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, et le ministre des Affaires étrangères continueront de déployer des efforts pour assurer la sécurité et la durabilité du Nord à l'intention des Canadiens et des peuples nordiques.



### **Recommandation no 1 :**

**Le comité recommande que le Canada défende sa position voulant que les eaux du passage du Nord-Ouest soient des eaux intérieures et qu'il soit prêt à réfuter toute contestation juridique.**

### **Réponse : Le gouvernement appuie cette recommandation.**

Le gouvernement accepte la recommandation du Comité et a toujours déclaré dans le cadre de divers fora que les voies navigables du « passage du Nord-Ouest » sont des eaux intérieures du Canada et que celui-ci bénéficie du droit inconditionnel de réglementer ces eaux, au même titre que tout territoire terrestre. Le Canada maintient que toutes les eaux faisant partie de l'archipel de l'Arctique sont des eaux intérieures du Canada en vertu d'un titre historique. Pour plus de clarté, le Canada a tiré des lignes de base droites autour des îles arctiques en 1986. Puisque le caractère intérieur de ces eaux émane d'un titre historique et non pas du tracé des lignes de base, il n'existe aucun droit de passage innocent ou de passage transitoire à l'intérieur de celles-ci. De plus, le titre n'est pas lié à l'étendue de la fraction de glace, de sorte qu'il ne se trouve aucunement réduit advenant une réduction de la glace.

La navigation dans ces eaux est réglementée et contrôlée par le Canada, sans compter qu'elle est soumise à des lois environnementales strictes, comme la *LPPEA*. Le désaccord avec les États-Unis en ce qui concerne le passage du Nord-Ouest concerne le statut juridique des eaux et non pas l'appartenance ou la souveraineté. Malgré ce désaccord, le Canada et les États-Unis ont signé l'Entente sur la coopération dans l'Arctique en 1988 en vertu de laquelle les É.-U. doivent demander la permission afin que les brise-glace du gouvernement américain puissent emprunter ces eaux, sans nuire à la situation juridique d'une ou l'autre des parties. Cette entente a été respectée et tout s'est bien déroulé pour les deux parties, de sorte que le Canada ne prévoit pas qu'on remettra sa situation juridique en question dans un avenir immédiat. Cependant, le gouvernement défendra vigoureusement la position du Canada si celle-ci était remise en question.

### **Recommandation 2 :**

**Le comité recommande que le Canada se dote d'une plus grande capacité d'affirmer sa présence et d'appliquer les lois à longueur d'année, afin de montrer au monde qu'il est bien résolu à régir le passage du Nord-Ouest, à défendre ses intérêts et protéger sa population, et à faire de ce passage une voie de navigation sûre et efficace.**

### **Réponse : Le gouvernement appuie cette recommandation.**

Le gouvernement reste déterminé à déployer des efforts coordonnés entre les différents ministères pour assurer la sécurité et la protection du Canada, ainsi que sa souveraineté dans l'Arctique, entre autres dans le passage du Nord-Ouest et autour de celui-ci. La sécurité, la souveraineté, la protection et les activités d'exécution dans l'Arctique occupent une place importante dans les mandats de plusieurs ministères et organismes.

L'Arctique constitue le point de mire de la stratégie de défense *Le Canada d'abord* du ministère de la Défense nationale (MDN). Dans le cadre de cette stratégie, on a procédé à divers

investissements et engagements en matière de capacités dans le Nord et en ce qui concerne la présence des Forces canadiennes (FC), incluant :

- l'acquisition planifiée, d'ici 2020, d'au plus huit navires de patrouille semi-hauturiers pour l'Arctique, qui devraient être en mesure d'évoluer dans les glaces de la première année des eaux nordiques du Canada au cours de la saison de navigation, incluant dans le passage du Nord-Ouest, en plus de patrouiller dans la ZÉE sur les trois côtes du Canada;
- la création d'un centre de formation dans l'Arctique, soit à Resolute Bay, qui est devenu opérationnel en 2008 et qui permet aux FC de suivre une formation dans les climats les plus rigoureux du Canada;
- la création d'installations de mouillage et de ravitaillement à Nanisivik, où les opérations débuteront en 2015 afin de permettre aux navires des FC et de la GCC de se ravitailler et se réapprovisionner sans devoir compter sur des navires-citernes;
- la mise sur pied d'une compagnie de réserve principale à Yellowknife et la formation continue de quatre groupes de la compagnie d'intervention dans l'Arctique, auxquels on procurera un équipement et une formation spécialisés pour s'assurer qu'ils puissent évoluer de façon efficace dans l'environnement arctique; et
- l'augmentation à 5 000 du nombre de rangers canadiens d'ici 2011-12 (en mai 2009, on dénombrait environ 4 400 rangers, alors qu'on avait mis sur pied 164 patrouilles sur un nombre prévu de 172).

Le MDN rehausse également sa capacité de surveillance dans la région, entre autres, grâce au projet Polar Epsilon, qui vise à faire appel à l'imagerie du satellite RADARSAT II afin de sensibiliser davantage les gens à la situation en ce qui concerne les terres et les eaux arctiques.

La GCC assure une présence marquée dans l'Arctique, incluant dans le passage du Nord-Ouest, en plus de prêter main forte aux activités d'exécution. Chaque année, entre la fin juin et le début de novembre, alors que les niveaux d'activités maritimes sont à leur plus haut, la GCC déploie ses sept brise-glace et d'autres navires dans la région. L'acquisition, par la GCC, d'un nouveau brise-glace de catégorie polaire, soit le *NGCC John G. Diefenbaker*, qu'on a financé dans le budget 2008 et dont la livraison est prévue en 2017, viendra rehausser la capacité de la GCC et prolonger de cinq à neuf mois la durée de ses opérations dans l'Arctique.

Ces navires de la GCC offrent un vaste éventail de services de navigation essentiels dans le Nord, entre autres, en escortant des navires commerciaux dans la glace pour assurer leur accès aux communautés nordiques; en appuyant les efforts scientifiques, comme la science marine, la cartographie hydrographique et la cartographie visant à déterminer la limite du plateau continental extérieur du Canada pour ainsi étayer la présentation du Canada devant la Commission des limites du plateau continental (CLPC); les aides à la navigation dans les voies navigables de l'Arctique canadiens; la responsabilité en matière de première intervention lors des incidents de pollution et des accidents environnementaux au nord du 60° de latitude; les efforts de R et S en mer; ainsi que la livraison de nourriture, de marchandise et de carburant dans les endroits éloignés où les navires commerciaux ne s'aventurent pas. Ces navires contribuent également, sur demande, aux mandats de sécurité et d'exécution à l'échelle nationale des autres ministères et organismes, incluant les exercices conjoints de sécurité nationale avec le MDN.



La GCC doit assurer des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) à l'année longue dans l'Arctique, pour ainsi démontrer la présence canadienne concrète dans la région. Les SCTM, qui sont dispensés à partir de trois centres dans l'Arctique (deux centres saisonniers à Inuvik, Territoires du Nord-Ouest, ainsi qu'à Iqaluit, Nunavut, et un autre à St. John's, Terre-Neuve et Labrador) comprennent des services très variés qui sont offerts dans le Nord, comme l'examen des navires sur les plans de la sécurité et de la protection de l'environnement avant qu'ils ne s'aventurent dans la zone de trafic de l'Arctique canadien; l'appui aux responsabilités du Canada en matière de R et S en surveillant les canaux de surveillance par radio; la surveillance des conditions de glace dangereuses; la présentation de renseignements sur les itinéraires et la météorologie dans le but de faciliter la navigation sécuritaire dans l'Arctique; la prestation de services téléphoniques en mer, comme les appels médicaux par radio; la cueillette, au nom de Transports Canada (TC), de rapports d'information avant l'arrivée des navires battant pavillon étranger, et ce, 96 heures avant qu'ils n'entrent en eaux canadiennes; et, à compter de 2010, l'exécution des nouveaux règlements proposés sur la zone de Services de trafic maritime nordique canadien (NORDREG) (désigné présentement sous le nom de Système de trafic de l'Arctique canadien) à l'intention des navires concernés, ce qui viendra ainsi rehausser davantage la présence du Canada et son contrôle de l'activité marine dans le Nord.

La GCC contribue également à appuyer les efforts que déploie le gouvernement afin de sensibiliser davantage les gens à la question maritime dans l'Arctique en procédant à la mise en œuvre du Système d'identification et de repérage à longue distance des navires (SIRLDN) en vertu de l'approbation, par l'OMI, de la réglementation internationale selon la Convention SOLAS. Le SIRLDN est un outil de surveillance par satellite des navires qui vise à suivre les navires de la catégorie SOLAS, à collaborer aux missions de R et S, ainsi qu'à participer aux interventions environnementales. De plus, Pêches et Océans Canada (MPO), par l'intermédiaire du Service hydrographique du Canada (SHC), dispose d'un petit programme de cartographie des eaux nordiques en vertu de la *Loi sur les océans* pour s'assurer ainsi que les navires disposent des plus récentes cartes et publications du SHC, comme on l'exige dans la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*, dans le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques, 1995*, ainsi que dans la *LPPEA*.

TC travaille en étroite collaboration avec ses partenaires dans le Nord pour s'assurer que les voies de navigation dans l'Arctique demeurent sécuritaires, protégées et efficaces, ainsi que pour protéger l'environnement marin dans l'Arctique. En vertu du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, les navires qui ne font pas partie de la catégorie SOLAS et dont le tonnage brut enregistré est supérieur à 100 tonnes ou qui transportent plus de 12 passagers, ainsi que les navires SOLAS de plus de 500 tonnes brutes enregistrées doivent remettre un rapport avant leur arrivée, soit 96 heures avant d'entrer en eaux canadiennes, incluant les eaux arctiques. Lorsqu'ils se trouvent en eaux canadiennes dans l'Arctique, les navires de 300 tonnes brutes enregistrées ou plus doivent déclarer leur état et leur position de façon volontaire au NORDREG.

De plus, l'avion Dash 7 du Programme national de surveillance aérienne (PNSA) de TC assure la surveillance (près de 400 heures en 2009) et un soutien aux navires de la GCC dans l'Arctique au cours de la saison de navigation. On a récemment modernisé cet aéronef de surveillance et on y a intégré un équipement de surveillance de la pollution en mer, ce qui rehaussera ainsi la capacité de TC de détecter, classer et suivre toutes les cibles possiblement intéressantes, ainsi que les déversements de pétrole en mer.



Cette information recueillie dans le cadre des patrouilles de surveillance permettra au Dash 7 modernisé d'accroître la protection de l'écosystème marin fragile du Canada en dissuadant les pollueurs maritimes tout en sensibilisant davantage les Canadiens aux questions du domaine maritime. De plus, la patrouille de l'aéronef de surveillance au-dessus des eaux de l'archipel de l'Arctique représentera un autre exemple de l'exercice, par le Canada, de sa souveraineté dans la région.

### **Recommandation 3**

**Le comité recommande au gouvernement du Canada d'envisager que Goose Bay, au Labrador, devienne une zone d'étape subarctique pour la coordination et le soutien des activités de la Garde côtière, de pêche, de recherche et sauvetage, de surveillance et d'autres activités menées dans l'Arctique.**

**Réponse : Le gouvernement appuie partiellement cette recommandation.**

La base aérienne des FC constitue la principale installation du gouvernement qu'on retrouve à Goose Bay. Depuis la publication de la SDCA, le MDN a poursuivi les efforts dans le but de définir et d'élaborer plusieurs marches à suivre afin de procurer ainsi une capacité améliorée dans le Nord et dans l'Arctique pour favoriser une présence et une capacité accrues dans le Nord du Canada. Compte tenu des infrastructures considérables du MDN et des FC déjà disponibles à la 5<sup>e</sup> escadre de Goose Bay, il est logique d'étudier le rôle que celles-ci pourraient jouer dans le cadre de la formation, des simulations et des opérations dans le nord ou dans la région subarctique.

Les installations du MDN et des FC à Goose Bay servent également à d'autres fins. Le MDN a récemment investi dans le resurfaçage de la piste de Goose Bay. La nouvelle piste permet ainsi de mieux vendre Goose Bay à un vaste éventail de sociétés d'aviation commerciale et militaire, sans compter qu'elle est essentielle afin d'entretenir cette installation de catégorie mondiale. On a mis sur pied un projet ayant pour but de moderniser la tour de contrôle ainsi que le système d'approche de précision et d'atterrissage. De plus, Goose Bay est et continuera d'être considérée comme un lieu de formation pour les armées étrangères et les Forces canadiennes, par exemple, alors qu'on y a accueilli l'édition de 2007 des exercices de recherche et sauvetage (SAREX). De plus, Goose Bay poursuivra son rôle en tant que base d'opérations de la 1<sup>ère</sup> Division aérienne du Canada/Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord.

La GCC exploite un centre des SCTM à partir de Goose Bay où l'on dessert la côte du Labrador, ainsi que le détroit de Davis et la côte est de l'île de Baffin, au besoin, sans compter que dix employés y travaillent 24 heures par jour, 7 jours sur sept et 365 jours par année. On répond aux besoins en matière de programmes à cet endroit, incluant dans le domaine de la recherche et du sauvetage, grâce à divers navires de la GCC qui évoluent à partir de la base régionale de Terre-Neuve. L'examen le plus récent des besoins en matière de R et S dans cette région a révélé un taux de réalisation de 97 pour cent des besoins au niveau des services de la GCC.

Une analyse de la distribution historique de la demande, ainsi qu'une évaluation des besoins futurs ont permis de déterminer qu'on peut intervenir lors de la majorité des incidents plus rapidement en faisant appel à la solution actuelle des bases de R et S des FC. Les responsables nationaux des FC doivent démontrer leur capacité d'intervenir dans les 11 heures après avoir été

avisés pour s'assurer ainsi que les incidents dans toutes les régions bénéficient d'une intervention opportune. Goose Bay demeure une base importante lorsque vient le temps d'appuyer les opérations aériennes de R et S dans le nord, alors que les hélicoptères de R et S de Gander et Greenwood l'utilisent fréquemment en tant que point de ravitaillement lors des missions dans les régions nordiques. L'aéronef de R et S à voilure fixe des FC présente une vitesse et une autonomie qui lui permettent d'accéder aux latitudes nordiques sans devoir se ravitailler en cours de route.

Le MPO compte également un bureau ouvert à l'année longue à Goose Bay qui offre les programmes du ministère au Labrador, incluant la gestion des ressources dans le cadre de l'émission des permis de pêche, l'élaboration et la mise en œuvre de plans de gestion des pêches, ainsi que la mise en œuvre des programmes autochtones; la conservation et la protection dans le cadre de la mise en application de la *Loi sur les pêches*; ainsi que la gestion de l'habitat en réglementant l'élaboration de projets touchant le poisson et l'habitat du poisson. De plus, ce bureau appuie la négociation et la mise en œuvre des accords sur les revendications territoriales des Autochtones.

#### **Recommandation 4 :**

**Le comité recommande que le Conseil du milieu marin du Nunavut (CMMN) (partie 4, article 15.4.1 de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut (ARTN) de 2003) soit créé comme forum pour l'établissement des priorités et pour la planification, et comme moyen pratique de mettre en valeur la souveraineté du Canada sur ses mers.**

#### **Réponse : Le gouvernement appuie partiellement cette recommandation.**

À l'article 15.4.1 de l'ARTN, on précise que la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (CNER), l'Office des eaux du Nunavut (OEN), la Commission d'aménagement du Nunavut (CAN) et le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut (CGRFN) peuvent unir leurs forces pour jouer un rôle de CMMN ou dispenser séparément des conseils et des recommandations aux autres organismes du gouvernement (comme la GCC) en ce qui concerne les zones marines de la région du Nunavut.

Depuis l'entrée en vigueur de l'ARTN en 1993, ces commissions (CNER, OEN, CAN et CGRFN) se sont réunies de façon régulière en tant que CMMN. Au cours de l'exercice financier 2008-09, AINC a remis un financement incrémentiel à ces commissions afin que puissent se réunir leurs directeurs exécutifs respectifs pour évaluer la viabilité, la faisabilité et le bien-fondé de tenir des réunions plus régulières du CMMN. On a alors déterminé que la mise sur pied permanente du CMMN était inutile, parce qu'on sentait que la poursuite ad hoc de l'approche axée sur les projets et sur les besoins afin de réunir le CMMN était l'approche convenable.

Au moment d'aborder la planification et les priorités des questions relevant de leurs mandats, ces commissions ont présenté des conseils et des recommandations au gouvernement sur les zones marines (soit de façon individuelle ou collective en tant que CMMN). En travaillant en collaboration avec les résidents du Nord et en accordant l'attention nécessaire aux conseils des membres du CMMN, le gouvernement démontre non seulement son engagement à l'égard de l'ARTN, mais il rehausse ainsi la capacité du Canada d'imposer sa souveraineté sur les zones marines qui lui appartiennent dans l'Arctique.



Cependant, il est important de souligner que le gouvernement en tant que tel n'est aucunement lié par une obligation en matière de revendication territoriale afin de mettre sur pied un CMMN, puisqu'en vertu de l'ARTN, la responsabilité qui consiste à déterminer le besoin d'un CMMN incombe uniquement aux commissions existantes (CNER, OEN, CAN et CGRFN). Le Canada favoriserait la prise en compte de toute création éventuelle d'un CMMN officiel au moment de recevoir une recommandation et une justification appropriées des commissions.

### **Recommandation 5 :**

**Le comité recommande que le Canada joue un rôle de premier plan dans la promotion de la coopération internationale en ce qui a trait aux questions suivantes : a) les revendications territoriales sur le plateau continental; b) l'établissement d'un code commun obligatoire pour la construction, l'équipage et l'équipement de tous les navires qui circulent dans l'océan Arctique et qui aurait le même poids que les normes nationales canadiennes.**

### **Réponse A : Le gouvernement appuie cette recommandation.**

La coopération internationale dans les questions touchant le plateau continental est importante. Reflétant le degré de préparation de la présentation du Canada portant sur le plateau continental, les efforts déployés jusqu'à présent afin de favoriser la coopération internationale étaient axés presque exclusivement sur la coopération scientifique dans les domaines de la collecte et l'interprétation des données. Comme l'a fait remarquer le Comité, l'Arctique constitue un environnement inhospitalier où l'on doit réaliser des travaux à caractère scientifique afin de recueillir des données devant appuyer la présentation du Canada devant la Commission des Nations unies sur les limites du plateau continental. Il était logique de collaborer avec nos voisins dans l'Arctique dans le cadre de cette recherche, puisque tous les pays concernés profiteront d'un partage des ressources, de l'expertise et des données. Les activités de recherche du Canada étaient dirigées par Ressources naturelles Canada (RNCan), par l'intermédiaire de la Commission géologique du Canada et par le MPO, par l'intermédiaire des SHC.

Dans l'Arctique occidental, le Canada et les É.-U. ont réalisé des sondages conjoints en 2008 et en 2009 à bord du *NGCC Louis S. St. Laurent* et de l'*USCGC Healy*. Puisque le *Louis* est muni d'un équipement sismique et le *Healy*, d'un sonar à faisceaux multiples, les deux navires se complètent alors qu'ils sont en mesure de recueillir des données différentes. Lorsqu'un navire se fraie un chemin dans la glace, il devient alors plus facile pour l'autre navire de recueillir des données. Les missions conjointes ont connu énormément de succès et permis de recueillir énormément de données de grande qualité. Le Canada et les É.-U. prévoient unir de nouveaux leurs efforts en 2010 dans le cadre d'une troisième étude conjointe. Dans la partie est de l'Arctique, le Canada et le Danemark ont collaboré à la réalisation de levés bathymétriques et gravimétriques, en plus d'avoir organisé conjointement un camp d'observation des glaces au nord de l'île Ward Hunt.

La coopération va bien au-delà de la collecte de données. Le Canada, le Danemark et la Russie partagent un intérêt pour l'examen des dorsales dans l'Arctique, dont tout particulièrement la dorsale Lomonosov. Deux réunions scientifiques trilatérales ayant pour but d'examiner les données et d'échanger des points de vue et des renseignements ont été convoquées à Saint-Pétersbourg (novembre 2007) et à Copenhague (novembre 2008). Le Canada tiendra une troisième réunion à Halifax en novembre 2009. Des scientifiques canadiens ont également pris



part à des conférences scientifiques auxquelles ont assisté des gens de plusieurs pays afin d'y présenter des interprétations des levés réalisés en collaboration et pour y aborder différentes questions avec les pairs.

Le gouvernement continuera d'encourager cette coopération directe qui consiste à délimiter le plateau continental dans le cadre d'activités et de discussions avec des états opposés et adjacents. De façon plus générale, le gouvernement continuera de s'impliquer avec d'autres états dans les activités de la Commission sur les limites du plateau continental et dans les questions touchant le plateau continental extérieur.

### **Réponse B : Le gouvernement appuie cette recommandation.**

Le Canada travaille au niveau international sur les dossiers touchant la navigation dans l'Arctique, alors qu'il joue un rôle de chef de file au niveau de la mise à jour des directives de l'OMI touchant les navires évoluant dans les eaux polaires. Les directives de l'OMI nous procurent les exigences en ce qui concerne la conception des navires, la construction, les compétences des membres d'équipage, l'équipement et les opérations.

Le Canada appuie également l'initiative relative aux exigences unifiées de l'International Association of Classification Societies (IACS) (coque et machinerie). Il a également prêté main forte à plusieurs projets de recherche et développement qui ont servi de base aux règles harmonisées des navires de la catégorie polaire de l'IACS.

Ensemble, les exigences unifiées de l'IACS et les directives de l'OMI servent de normes régissant, entre autres, les catégories de navires, les systèmes de contrôle de la navigation, les charges de calcul sur les glaces, l'équipement de navigation, l'étendue des zones où l'on doit utiliser des coques renforcées, la résistance structurale, les normes relatives aux matériaux, les gouvernails, les appareils à gouverner, les buses, les coupe-glaces, les exigences relatives à la plaque d'enveloppe, ainsi que les subdivisions et la stabilité des navires en cas de dommages.

Le Canada coopère également avec d'autres pays par l'intermédiaire de l'Organisation hydrographique internationale afin d'élaborer des produits de navigation uniformes à l'échelle internationale comme on l'exige dans la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* et dans la *LPPEA*, ainsi qu'en dirigeant l'élaboration de normes internationales sur la collecte de données, les produits, ainsi que la diffusion des produits autour du globe.

TC prévoit revoir et amender le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires (RPPEAN)*, qui constitue un ensemble complet de normes de construction et de méthodes de contrôle de la navigation en vertu de la *LPPEA*. L'intention consiste ici à harmoniser le RPPEAN avec les directives que propose l'OMI pour les navires évoluant dans les eaux polaires et les exigences unifiées de l'IACS. TC exige également des équipages à bord des navires évoluant dans les eaux arctiques qu'ils respectent le *Règlement sur le personnel maritime* et l'article 26 du RPPEAN, dans lequel on présente en détail les compétences des officiers de navigation dans les glaces, incluant le degré d'expérience nécessaire.

L'influence que le Canada exerce au niveau de l'ÉNMA a également donné lieu à un certain nombre de recommandations, incluant celles visant à rehausser la sécurité maritime dans

l'Arctique. Par exemple, on recommande, dans l'ÉNMA, que les états de l'Arctique s'unissent afin de :

- favoriser la sécurité dans le domaine de la sécurité maritime dans l'Arctique et améliorer la mise en œuvre du cadre de réglementation maritime dans l'Arctique;
- coopérer pour appuyer les efforts que déploie l'OMI afin de consolider, harmoniser et mettre régulièrement à jour les normes internationales régissant les navires évoluant dans l'Arctique;
- examiner la possibilité d'harmoniser les régimes de réglementation de la navigation maritime dans l'Arctique au sein de leur propre territoire;
- appuyer les efforts visant à consolider la sécurité des navires de passagers qui empruntent les eaux arctiques; et
- appuyer l'élaboration et la mise en œuvre d'un instrument global de R et S à caractère multinational dans l'Arctique.

#### **Recommandation 6 :**

**Le comité recommande que le Canada démontre son engagement envers la coopération internationale au sein du Conseil de l'Arctique en recréant le poste d'Ambassadeur aux Affaires circumpolaires, qui avait été aboli en 2006.**

**Réponse : Le gouvernement n'accorde pas son appui à cette recommandation.**

Le Canada est vraiment déterminé à assurer la coopération internationale au sein du Conseil de l'Arctique. Lors de la dernière réunion qui s'est déroulée en Norvège en avril 2009, les ministres du Conseil de l'Arctique ont accepté un certain nombre d'initiatives au sein desquelles le Canada a joué un rôle de chef de file. Ces initiatives comprenaient l'ÉNMA, qui vient compléter les mesures que prend le Canada afin de protéger l'environnement arctique et pour rehausser la protection et la sécurité marines dans l'Arctique. Lors des récents discours et réunions impliquant ses homologues de l'Arctique, le ministre des Affaires étrangères du Canada a souligné l'importance du Conseil de l'Arctique et énoncé ses priorités dans le but de le consolider.

Le gouvernement continuera de favoriser la coopération internationale au sein du Conseil de l'Arctique en faisant appel à divers moyens. En ce qui concerne le poste d'ambassadeur des affaires circumpolaires, ces fonctions étaient assumées par un haut fonctionnaire du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI).

#### **Recommandation 7 :**

**Le comité recommande que le ministère de la Défense nationale intègre les Rangers canadiens à la Réserve canadienne et les dote de moyens maritimes.**

**Réponse : Le gouvernement appuie cette recommandation.**

Les Rangers canadiens constituent un aspect indissociable de la réserve canadienne et ceux-ci participent déjà aux efforts de surveillance des eaux côtières et intérieures. Au mois de mai 2008,



le Premier ministre annonçait la SDCA, le plan complet du gouvernement dont le but consiste à assurer que les FC disposent des gens, de l'équipement et du soutien nécessaires pour relever les défis à long terme du Canada en matière de sécurité, et ce, tant au pays qu'à l'échelle internationale. Dans la SDCA, on souligne l'importance des responsabilités des FC sur le plan intérieur. Par conséquent, les FC sont déterminées à accroître la capacité d'évoluer dans les régions côtières éloignées et peu peuplées du Canada pour affirmer la souveraineté du Canada. Les Rangers canadiens jouent un rôle très important et font partie intégrante de la stratégie de surveillance et d'intervention des FC.

Les Rangers canadiens constituent un élément secondaire de la réserve des Forces canadiennes dont la mission consiste à procurer des forces mobiles autonomes et munies d'un équipement léger pour appuyer la souveraineté et les opérations intérieures des FC au Canada. En tant que membres de la Force de réserve, ils ont droit à un salaire et à des bénéfices lors de la formation, des patrouilles de souveraineté et de surveillance et lorsqu'ils prêtent main forte aux opérations intérieures des FC, comme la recherche et le sauvetage, les interventions dans les cas de catastrophes naturelles et d'origine humaine, ainsi que pour assurer la présence des FC au sein de leurs communautés locales. Les Rangers canadiens réalisent des tâches continues de façon indépendante ou conjointement avec les membres de la Force régulière et de la Première réserve, et ce, sous le commandement et le contrôle du Secteur de la force terrestre ou de la Force opérationnelle interarmées du Nord. En tant que tels, les Rangers canadiens font déjà partie intégrante des FC.

Les tâches des Rangers canadiens consistent, entre autres, à assurer la surveillance des eaux côtières et des eaux intérieures. Plusieurs groupes de patrouille des Rangers canadiens sont présentement munis de divers moyens de transport maritime afin de réaliser ces tâches. Pour ce faire, les Rangers canadiens font également appel à leurs propres navires pour lesquels on leur rembourse ensuite un certain montant en fonction d'un taux d'utilisation de l'équipement. Les Rangers canadiens continueront d'utiliser des embarcations dans le cadre des rôles et des missions qu'on leur confie, mais on n'a aucunement l'intention de leur confier des tâches qui présentent une connotation militaire tactique ou qui demandent une certaine formation militaire tactique, comme l'abordage des navires. De plus, il n'existe pour l'instant aucun plan visant à doter les Rangers canadiens de modes de transport additionnels en mer.

Pour rehausser la capacité des Rangers canadiens, les FC procèdent présentement à la mise en œuvre d'un plan d'expansion basé à la fois sur un recrutement accru de Rangers canadiens qui viendront joindre les rangs des patrouilles actuelles et sur la création de nouvelles patrouilles qui évolueront le long de nos vastes côtes, dans l'Arctique, ainsi que dans le Nord à l'intérieur du 50<sup>e</sup> degré de parallèle. Grâce à ce plan graduel, les FC espèrent accroître la force des Rangers canadiens pour atteindre les 5 000 membres d'ici 2011-12 (en mai 2009, leur nombre s'élevait à près de 4 400). Conjointement avec cette expansion, on a accru le financement des Rangers canadiens afin qu'ils puissent ainsi répondre à leurs obligations au niveau des opérations et de la formation. Cette priorité repose, entre autres, sur un examen des biens à mobilité accrue sur la terre ferme et sur l'eau pour s'assurer que les Rangers canadiens sont bien préparés pour faire face aux opérations intérieures afin de prêter ainsi main forte aux FC.

Les Rangers canadiens, dont certains réalisent déjà des tâches maritimes dans le cadre du rôle et de la mission qu'on leur a confiés, constituent une entité entièrement intégrée et fonctionnelle de



la Force de réserve, alors que les FC sont pleinement déterminées à étendre leurs capacités afin de répondre à nos besoins futurs en matière d'intervention au pays.

### **Recommandation 8:**

**Le comité recommande que le gouvernement du Canada établisse un Comité consultatif interministériel sur la stratégie arctique, piloté par Affaires indiennes et du Nord Canada et chargé de le conseiller et de suivre l'élaboration et l'application d'une stratégie effective et intégrée pour le Nord. Ce Comité serait composé de représentants des ministères et organismes fédéraux dont le mandat vise l'Arctique, des divers groupes autochtones/inuits de la région et des trois gouvernements territoriaux.**

### **Réponse : Le gouvernement n'accorde pas son appui à cette recommandation.**

Reconnaissant le besoin d'une approche intégrée dans le Nord, le Premier ministre annonçait en août 2007 la création de la Stratégie pour le Nord, qu'on a récemment réaffirmée dans le document de politique intitulé *Stratégie pour le Nord du Canada : Notre Nord, notre patrimoine, notre avenir*, publié en juillet 2009. La priorité du gouvernement du Canada concerne un plan détaillé et intégré dans les domaines de compétence claire du fédéral, afin d'exercer la souveraineté du Canada dans l'Arctique; protéger l'environnement; promouvoir le développement économique et social; et améliorer la gouvernance. Depuis sa création, les ministères et les organismes fédéraux ont travaillé en coopération, sous l'égide d'AINC, afin d'élaborer et mettre en œuvre la Stratégie pour le Nord intégrée du gouvernement. AINC a également collaboré avec les gouvernements des territoires et les organisations autochtones pour s'assurer qu'on tient compte de leurs besoins et leurs préoccupations.

On a ainsi procédé à la mise sur pied d'un Comité ad hoc sur l'Arctique composé de sous-ministres (SM), constituant un élément de l'appareil gouvernemental qui appuie cette initiative, et celui-ci s'est réuni de façon régulière pour surveiller la mise en œuvre de la stratégie, ainsi que pour observer étroitement les progrès à ce niveau. Le Comité de coordination des sous-ministres adjoints (SMA) sur l'Arctique et le Comité des SMA sur la station de recherche dans l'extrême-Arctique apportent leur aide au Comité ad hoc des SM. Cette organisation interne permet d'assurer une étroite coordination des efforts que déploient tous les ministères et organismes fédéraux impliqués dans l'élaboration et la mise en œuvre de la Stratégie pour le Nord.

Cependant, le gouvernement reconnaît que la planification et la réalisation d'une Stratégie pour le Nord axée sur les besoins des peuples nordiques requièrent plus qu'un effort interne concerté de la part du fédéral. La participation des peuples nordiques est essentielle afin de bien définir et pour assurer ultimement la réussite des efforts du Canada. À ce jour, cette contribution a résulté en majeure partie d'une implication profonde dans les volets particuliers du grand nombre d'initiatives qui constituent la stratégie. Par exemple, on a tenu des consultations généralisées avec les peuples nordiques sur les façons et les moyens d'améliorer le régime de réglementation des terres et des ressources au sein des territoires. En collaboration avec le gouvernement du Nunavut, le MPO a entrepris une étude portant sur la faisabilité des ports pour petits bateaux (PPB), ce qui a poussé le gouvernement à décider de construire un port à Pangnirtung, Nunavut pour ainsi favoriser le développement de la pêche nouvelle sur ce territoire.

En plus de l'engagement à l'égard d'initiatives particulières, les fonctionnaires fédéraux se sont impliqués dans des discussions plus générales portant sur la stratégie globale avec les fonctionnaires fédéraux et les organisations autochtones du Nord. Le Groupe de travail des hauts fonctionnaires du Nunavut constitue un tel forum où se sont déroulées ces discussions et auxquelles ont participé le gouvernement du Nunavut et Nunavut Tunngavik Incorporated (NTI), l'organisation qui représente les Inuits du Nunavut.

Grâce aux efforts continus semblables à ceux dont on vient de faire état, le gouvernement a recueilli et continue de recueillir de nombreux commentaires des résidents du Nord au sujet de la Stratégie pour le Nord au fur et à mesure de son élaboration et de son déploiement. Compte tenu de la réussite d'une telle approche, il serait superflu, pour l'instant, de mettre sur pied un Comité consultatif sur la stratégie de l'Arctique en raison des réseaux et des ententes de partenariat déjà en place et qui fonctionnent de façon efficace.

### **Recommandation 9:**

**Le comité recommande que la Garde côtière canadienne recrute autant que possible des Inuits pour leurs connaissances inestimables de la région.**

**Réponse : Le gouvernement appuie cette recommandation.**

Dans le cadre des vastes défis que doit présentement relever la GCC en matière de ressources humaines et malgré les difficultés passées ayant entouré l'embauche d'Inuits pour réaliser ses opérations dans le Nord, la GCC poursuivra ses efforts visant à recruter et à maintenir en poste des Inuits au sein de ses effectifs. De façon particulière, la GCC procède présentement à l'élaboration de stratégies ayant pour but d'encourager le recrutement d'Inuits à des postes de membres d'équipage à bord de ses navires.

Le gouvernement reconnaît le savoir traditionnel unique au niveau environnemental que les Inuits possèdent et contribue à plusieurs de ses programmes dans l'Arctique. Les ministères qui réalisent leurs missions dans l'Arctique à partir de navires de la GCC embauchent souvent des Inuits qui possèdent ces connaissances et qui contribuent ainsi à protéger la faune, en plus d'offrir des services de guide et de surveiller les ours pour assurer la sécurité du personnel travaillant sur la terre ferme.

À ce jour, la GCC a déployé un effort concerté pour recruter des Inuits, mais les succès sont mitigés. Au cours des trois prochaines années, la gestion et la planification des ressources humaines à la GCC demeureront une des grandes priorités, alors que celle-ci s'efforcera d'apporter les changements et de relever les défis importants au niveau de sa main-d'œuvre, compte tenu du nombre élevé de départs chez ses employés les plus chevronnés et au sein de l'équipage de plusieurs nouveaux navires. La GCC relèvera ces défis grâce à son *Plan stratégique de ressources humaines de 2009-2012*.

De plus, la GCC est consciente de l'objectif énoncé à l'article 23.2.1 de l'ARTN qui vise à accroître la participation à l'emploi du gouvernement du Canada pour atteindre un niveau représentatif dans la région du Nunavut. Le recrutement de membres d'autres groupes autochtones résidant dans la région de l'Arctique est un autre volet important pour la GCC.



### **Recommandation 10 :**

**Le comité recommande que la Garde côtière, en sa qualité d'organisme expert en ce qui concerne les problèmes maritimes qui se poseront au Canada dans l'Arctique, formule et applique une vision stratégique à long terme pour orienter ses activités futures.**

**Réponse : Le gouvernement appuie cette recommandation.**

Pour reconnaître les rôles importants que jouent le MPO et la GCC dans l'Arctique, le ministère a récemment instauré au ministère un processus interne ayant pour but d'élaborer une vision stratégique à long terme de l'Arctique, qui a obtenu l'appui du commissaire de la GCC.

Cette vision de l'Arctique aura pour but d'aider le MPO et la GCC à faire avancer leur mandat dans le Nord en assurant l'élaboration d'une approche ministérielle intégrée en rapport avec le Nord, une perspective à long terme (dix à quinze ans) touchant l'orientation des initiatives et des activités du MPO et de la GCC dans le Nord, ainsi qu'une orientation claire et précise en ce qui concerne les priorités à court, à moyen et à long termes du ministère, et les liens existant entre les activités intérieures et le programme international du MPO et de la GCC.

La GCC offre de nombreux programmes maritimes essentiels en plus de jouer, en matière de soutien, un rôle de premier plan en aidant le MPO et les autres ministères et organismes du gouvernement à atteindre leurs buts à long terme dans le Nord. Comptant plusieurs années d'expérience au niveau des opérations et des programmes dans l'Arctique, la GCC est bien placée pour appuyer l'élaboration de cette vision stratégique à long terme de l'Arctique. De plus, les programmes du MPO sont importants pour le savoir du Canada et afin de protéger la région arctique et son environnement. Cette vision de l'Arctique procurera au MPO et à la GCC une orientation stratégique future essentielle à la mise sur pied des initiatives et des opérations dans l'Arctique. Celle-ci soulignera également les liens possibles avec les initiatives nordiques des autres ministères et organismes, en plus d'identifier les domaines de collaboration. On s'attend à ce que cette vision ministérielle de l'Arctique soit en place en 2010.

### **Recommandation 11 :**

**Le comité recommande que NORDREG, le système volontaire de trafic maritime dans l'Arctique, devienne obligatoire. Tous les navires étrangers qui pénètrent dans nos eaux arctiques devraient être tenus de s'enregistrer auprès de NORDREG, peu importe leur tonnage.**

**Réponse : Le gouvernement appuie partiellement cette recommandation.**

Le gouvernement du Canada prépare présentement des règlements qui auront pour effet d'officialiser le système de rapports volontaires dans les eaux nordiques du Canada, qu'on appelle présentement Système de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG) dans le règlement, et de mettre en œuvre les exigences de déclaration de l'information pour les navires. Une fois adopté, ces règlements seront désignés par le nom Règlement sur la zone de services de trafic maritime nordique canadien (NORDREG). La mise en œuvre de ces règlements aura pour effet de consolider et d'accroître l'efficacité des STM dans le Nord du Canada et sa capacité de promouvoir et de faciliter le déplacement sécuritaire et efficace du trafic maritime dans les eaux



nordiques du Canada, en plus de protéger l'environnement marin unique et fragile dans l'Arctique. On prévoit que ces règlements entreront en vigueur en 2010.

On s'attend à ce que les catégories prescrites suivantes de navires soit soumises aux exigences de reddition des comptes prévues dans la loi : (a) les navires de 300 tonnes brutes ou plus; (b) les navires remorquant ou poussant un autre navire si le tonnage brut combiné du navire et de celui remorqué ou poussé atteint 500 tonnes brutes ou plus; et (c) les navires transportant une cargaison de polluants ou de matières dangereuses ou remorquant ou poussant un navire transportant une cargaison de polluants ou de matières dangereuses.

L'application du NORDREG à des navires particuliers tient compte de l'application actuelle du NORDREG et de l'application des exigences en matière de rapports obligatoires sur les côtes est et ouest du Canada. On s'est penché sur des navires comparables, mais on ne propose pas de les inclure pour l'instant. L'application proposée concerne ces navires qui posent le plus grand risque pour l'environnement marin (soit ces navires capables de transporter davantage de mazout, de polluants et des cargaisons plus volumineuses, incluant des matières dangereuses). Ces règlements s'appliqueront de façon uniforme aux catégories prescrites de navires, et ce, peu importe s'il s'agit de navires étrangers ou canadiens et si ceux-ci accèdent à la zone de STM en provenance de la mer ou s'ils évoluent entièrement dans cette zone.

#### **Recommandation 12 :**

**Le comité recommande que le gouvernement fédéral modifie la définition des eaux arctiques de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* afin que, comme celles qui figurent dans la *Loi sur les océans* et la *Loi sur la marine marchande du Canada (2001)*, elle englobe les eaux qui se trouvent dans la zone économique exclusive de 200 milles (ZEE) au-delà de l'archipel Arctique.**

#### **Réponse : Le gouvernement appuie cette recommandation.**

Le 27 août 2008, le gouvernement annonçait son intention d'étendre la couverture des lois et règlements sur la navigation dans l'Arctique afin d'appuyer ainsi la Stratégie pour le Nord intégrée du gouvernement. Cette couverture aura pour effet de conférer au Canada un contrôle accru et plus efficace sur les activités marines qui se déroulent dans l'Arctique canadien tout en protégeant la qualité de l'air et de l'eau dans le Nord du pays.

Le 28 janvier 2009, le ministère des Transports, des Infrastructures et des Collectivités présentait devant la Chambre des communes la loi (projet de loi C-3) visant à étendre l'application de la *LPPEA* en amendant la définition des « eaux arctiques » de 100 à 200 milles nautiques pour aider ainsi à faire en sorte que les navires ne polluent pas les eaux canadiennes. Le 11 juin 2009, l'amendement à la loi obtenait la sanction royale. Il est ensuite entré en vigueur le 1 août 2009.

#### **Recommandation 13 :**

**Le comité recommande que le Canada élabore un plan à long terme pour acquérir des brise-glaces lourds polyvalents construits au Canada et capables de naviguer à l'année à la**

fois dans son archipel Arctique et sur le plateau continental dans le cadre d'une approche intégrée en matière d'acquisition qui tient compte de la complémentarité des navires de la Garde côtière et des navires militaires.

**Réponse : Le gouvernement appuie partiellement cette recommandation.**

Alors que le gouvernement appuie le besoin d'une planification à long terme des navires, il est présentement possible pour les navires de la GCC d'évoluer dans l'Arctique douze mois par année en raison de l'entretien opérationnel annuel obligatoire et d'autres exigences essentielles, qui ne sont pas nécessaires sur le plan des opérations, compte tenu de l'absence de demande de programmes et services de la GCC dans l'Arctique au cours des mois d'hiver.

Cependant, le gouvernement est déterminé à bâtir et à entretenir une flotte fédérale de navires efficace pour assurer la sécurité et les services maritimes. Depuis 2005, le gouvernement a investi la somme de 1,4 milliard de dollars dans la flotte de la GCC. De plus, les FC prévoient faire l'acquisition d'au plus huit navires de patrouille dans l'océan Arctique (NPOA), dont les opérations débiteront entre 2015 et 2020. Ces navires seront en mesure de fonctionner dans les glaces de la première année dans les eaux nordiques du Canada au cours de la saison de navigation, incluant dans le passage du Nord-Ouest, en plus de patrouiller dans la ZÉE du Canada sur les trois côtes. On prévoit compléter et livrer tous les navires d'ici 2020.

La GCC a mis sur pied un *Plan de renouvellement de sa flotte* à long terme dans le but de faire l'achat de brise-glace polyvalents qui sont fabriqués au Canada, incluant des brise-glace polyvalents de catégorie polaire auxquels on accordera la priorité en fonction du financement disponible. Le plan, qu'on examine présentement à tous les cinq ans afin de tenir compte des circonstances changeantes et de l'évolution des priorités du gouvernement, fait présentement l'objet d'une mise à jour.

À l'heure actuelle, la GCC compte deux brise-glace lourds, quatre brise-glace moyens (dont un est consacré aux projets scientifiques) et de nombreux autres navires polyvalents capables d'évoluer dans la glace qu'on peut affecter de façon saisonnière aux opérations de déglacage dans l'Arctique. De plus, la GCC possède dans l'Arctique trois navires plus petits capables d'évoluer dans les glaces, dont deux qui appuient les aides à la navigation sur la fleuve Mackenzie, et un autre qui appuie les efforts scientifiques dans l'Arctique occidental et central.

L'actuelle flotte de brise-glace, à l'exception du brise-glace lourd, le *NGCC Louis S. St-Laurent*, qui approche de la fin de sa vie opérationnelle, suffit à répondre aux besoins du programme jusqu'en 2020. Dans le budget 2008, on a prévu des montants de 720 millions de dollars et 25 millions de dollars en frais d'exploitation annuels pour faire l'acquisition d'un nouveau brise-glace de catégorie polaire construit au Canada, le *NGCC John G. Diefenbaker*, qui viendra remplacer le *NGCC Louis S. St-Laurent*. Ce nouveau brise-glace aura pour effet d'accroître davantage la capacité de la GCC en assurant une couverture accrue des eaux arctiques et adjacentes du Canada (neuf mois plutôt que les cinq mois actuels) sur une zone géographique plus vaste. La livraison du nouveau navire doit avoir lieu en 2017.

Le profil actuel d'utilisation de ce nouveau brise-glace reposera sur les critères émanant de consultations d'expert, dont les conditions futures qu'on prévoit dans l'Arctique, les innombrables demandes de programmes qu'on prévoit confier à ce navire au cours des années à



venir, ainsi que le temps nécessaire pour assurer l'entretien régulier de navires aussi complexes. Lorsque ce brise-glace deviendra opérationnel, il s'agira d'un navire polyvalent et capable de réaliser des opérations de façon autonome et indépendante dans l'Arctique entre les mois de mai et janvier, et s'il devait participer à des missions extraordinaires, il pourrait facilement passer l'hiver dans l'Arctique. Les brise-glace de catégorie moyenne de la GCC seront prêts à remplacer aux alentours de 2025. La GCC prévoit remplacer les autres brise-glace de façon graduelle.

#### **Recommandation 14 :**

**Le comité recommande le déploiement de brise-glaces polaires polyvalents de la Garde côtière afin de répondre de façon économique et efficace aux besoins de surveillance et de patrouille pour affirmer la souveraineté du Canada dans l'Arctique.**

#### **Réponse : Le gouvernement appuie cette recommandation.**

L'approche de la GCC en ce qui concerne les opérations de la flotte consiste à s'assurer que tous les navires sont polyvalents, puisqu'il s'agit du moyen le plus adéquat et efficace d'entretenir les biens, de réaliser les programmes prévus dans le mandat et d'offrir un soutien aux autres ministères et organismes du gouvernement. Dans le *Plan de renouvellement de la flotte* de la GCC, on précise que tous les navires doivent être polyvalents et le gouvernement a reconnu que cette approche constitue le moyen le plus adéquat et efficace d'exploiter la flotte de la GCC.

Dans le budget 2008, la GCC s'est vue remettre la somme de 720 millions de dollars (d'après la méthode de comptabilité d'exercice) et un financement d'exploitation annuel de l'ordre de 25 millions de dollars pour faire l'acquisition d'un nouveau brise-glace polyvalent de catégorie polaire construit au Canada, le *NGCC John G. Diefenbaker*, qui doit remplacer le *NGCC Louis S. St-Laurent* et dont la livraison doit avoir lieu en 2017. Dans le profil de mission de ce nouveau navire, on précise que ce brise-glace contribuera à répondre aux besoins en matière de souveraineté dans l'Arctique canadien en entretenant une présence visible grâce aux visites des différentes communautés (qui sont souvent associées à la prestation de soins médicaux); en offrant un soutien en matière de déglacage, de logistique et de plate-forme aux autres ministères du gouvernement (dont le MDN et la Gendarmerie royale du Canada (GRC)); en procurant une plate-forme de soutien aux activités scientifiques, ainsi qu'en escortant les navires étrangers et canadiens dans les eaux canadiennes. Les détails sur la façon dont le brise-glace contribuera à la sécurité maritime, à la défense du pays ou à l'exécution des politiques dans l'Arctique seront déterminés dans le cadre de discussions à venir avec le MDN, la GRC, l'Agence des services frontaliers du Canada et le MAECI.

Alors qu'il ne s'agit pas d'un organisme d'exécution, la GCC est le seul organisme capable de procurer une plate-forme de soutien sur l'eau aux autres ministères et organismes chargés de défier l'état de la glace. Par exemple, le MPO devra compter sur le soutien de la GCC afin de pouvoir étendre de façon efficace la portée opérationnelle des NPOA dans les zones de forte concentration de glace et prolonger la saison des opérations jusqu'au début de l'été et la fin de l'automne. En raison de sa présence, la GCC devra être à la hauteur de ces attentes croissantes voulant qu'elle devienne « observatrice sur l'eau » et qu'elle recueille et diffuse des renseignements dans le but de sensibiliser les gens au domaine maritime.



## ANNEXE 3

## ACCORD CANADA-ÉTATS-UNIS SUR LA COOPÉRATION DANS L'ARCTIQUE

**Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique sur la coopération dans l'Arctique**

1. Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique reconnaissent les responsabilités et les intérêts particuliers de leurs deux pays du fait de leur voisinage dans l'Arctique.

2. Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis reconnaissent qu'il est aussi souhaitable de coopérer à l'avancement de leurs intérêts communs en matière de développement et de sécurité de l'Arctique. Ils affirment que la navigation et la mise en valeur des ressources dans l'Arctique ne doivent pas porter atteinte à l'environnement unique de la région et au bien-être de ses habitants.

3. En considération des liens étroits et amicaux qui unissent leurs deux pays, du caractère unique des zones maritimes recouvertes par les glaces, de la possibilité d'accroître leur connaissance du milieu marin de l'Arctique grâce aux recherches effectuées au cours des déplacements des brise-glaces et de leur intérêt commun à assurer que les brise-glaces puissent naviguer de façon sûre et efficace au large de leurs côtes dans l'Arctique:

-- Le Gouvernement des États-Unis et le Gouvernement du Canada S'engagent à faciliter les déplacements de leurs brise-glaces dans leurs eaux respectives de l'Arctique et à élaborer des mesures de coopération à cette fin;

-- Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis conviennent de profiter des déplacements de leurs brise-glaces pour développer et partager l'information provenant de leur recherche, conformément aux principes généralement acceptés du droit international, de manière à améliorer leur compréhension du milieu marin de la région;

-- Le Gouvernement des États-Unis s'engage à ce que tous les déplacements des brise-glaces américains dans les eaux revendiquées par le Canada comme ses eaux intérieures soient effectués avec le consentement du Gouvernement du Canada.

4. Rien dans le présent accord de coopération entre amis et voisins dans l'Arctique, ni aucune pratique en découlant, n'affecte les positions respectives des Gouvernements des

États-Unis et du Canada sur le Droit de la Mer pour ce qui a trait à cette zone ou à tout autre espace maritime, ou leurs positions respectives à l'égard de tierces parties.

5. Le présent Accord entrera en vigueur au moment de sa signature. Il pourra être terminé à tout moment par une notification écrite de trois mois d'un Gouvernement à l'autre.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire, à Ottawa, ce 11<sup>ième</sup> jour de janvier 1988, en français et en anglais, chaque version faisant également foi.

JOE CLARK

Pour le Gouvernement du Canada

GEORGE P. SCHULTZ

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique

## ANNEXE 4

### EXIGENCES DE PRÉSENTATION DE RAPPORT : RÉPONSES AUX QUESTIONS, MAECI, 9 NOVEMBRE 2009

L'ECAREG (Zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada) et VTS OFFSHORE (Zones de services de trafic maritime de l'Ouest du Canada) [...] s'appliquent aux navires en transit; toutefois, ces bateaux [...] doivent avoir une taille minimale en deçà de laquelle la réglementation ne s'applique pas. Par exemple, VTS OFFSHORE ne s'applique pas aux embarcations de plaisance de moins de 30 mètres ou à des bateaux de pêche de moins de 24 m/150 jb (jauge brute). Ces règlements relèvent de la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* (LMMC), et l'application de ces règlements correspond au but de ces règlements aux termes de la LMMC, qui est de promouvoir une navigation sûre et efficace, ainsi que la protection de l'environnement. Les règlements ne visent pas des buts dans les domaines de la sécurité, des douanes, de l'immigration, etc. Aux termes de la LMMC, les navires appartenant à une force militaire étrangère sont exemptés (art. 7(1)).

Aux termes de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* (LSTM), les navires non visés par la Convention SOLAS (*Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer*) de plus de 100 tonnes brutes officielles ou transportant plus de 12 passagers, et les navires visés par la Convention SOLAS de plus de 500 tonnes brutes officielles sont tenus de soumettre un rapport d'information préalable à l'arrivée, dans un délai de 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes s'ils se rendent à un port canadien. Il n'existe actuellement aucune obligation pour les navires en transit, quel que soit leur type, de faire rapport en vertu de la LSTM ou de sa réglementation d'application. De plus, la LSTM ne s'applique pas aux embarcations de plaisance, aux bateaux de pêche, aux navires gouvernementaux ou à des navires sans équipage qui se trouvent en cale sèche, ou sont dégrésés ou désarmés.

Lorsqu'ils se trouvent dans les eaux arctiques canadiennes, les vaisseaux d'au moins 300 tonnes brutes font rapport de leur état et de leur position à titre volontaire au NORDREG, le Système de trafic de l'Arctique canadien géré par les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne. Les informations sur les navires qui sont communiquées appuient la prestation efficiente de services de sécurité, y compris l'inspection des navires, le routage en régime de glaces, l'escorte d'un brise-glace, et la recherche et sauvetage. En août 2007, le premier ministre a annoncé son intention d'appliquer la notification obligatoire des navires faisant route vers les eaux arctiques canadiennes. Une réglementation est en cours de rédaction, aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui obligerait les navires à faire rapport par l'intermédiaire du NORDREG dans les eaux situées au nord du 60° parallèle. Il est prévu que cette réglementation entre en vigueur à la saison du transport maritime de 2010.

Donc, un navire appartenant à un gouvernement étranger ne ferait rapport au NORDREG que s'il compte plus de 300 tonnes brutes officielles, et ce, à compter du printemps 2010. Sinon, la seule exigence de notification surviendrait si le navire touchait terre ou si son équipage descendait à



terre, auquel cas le navire relèverait de la compétence de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). En dépit de son actuel caractère bénévole, il existe un degré très élevé de conformité aux exigences du NORDREG, qui fait depuis longtemps partie des procédures opérationnelles acceptées du Canada dans l'Arctique.

Aux termes de la SOLAS, les gouvernements contractants (GC) ont le droit de recevoir de l'information d'identification et de suivi à grande distance (LRIT) au sujet de navires tenus d'être conformes au système LRIT. Ce droit s'applique aux navires battant pavillon étranger qui ont indiqué leur intention d'entrer dans une installation portuaire du GC, et aux navires battant pavillon étranger qui naviguent à 1000 milles nautiques ou moins de la côte du GC (qui ne se trouvent pas dans les eaux du côté continental selon la méthode des lignes de base droites d'un autre GC ou ne sont pas dans la mer territoriale de l'État correspondant à leur pavillon). L'information est transmise automatiquement entre les centres des données de chaque GC en fonction de ces droits.

La *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA) n'exempte pas automatiquement les navires de gouvernements étrangers (ce qui comprend les navires de guerre) de l'obligation de respecter certaines normes (construction, etc., selon ce que dispose la réglementation) ou leur équivalent. Si faut appliquer le statut « équivalent » à un navire, il est fréquent qu'un décret soit nécessaire. Le Cutter *Healy* de la Garde côtière américaine a fait l'objet d'un décret de ce type lors de son premier voyage d'est en ouest à travers les diverses voies navigables connues sous le nom de passage du Nord-Ouest. Voici le libellé de l'article pertinent de la LPPEA :

12. (2) Le gouverneur en conseil peut, par décret, exempter de l'application des règlements pris sous le régime du paragraphe (1) un navire ou une catégorie de navires qui est la propriété d'un État souverain autre que le Canada ou dont un tel État assure l'exploitation, s'il est convaincu :

- a) que des mesures appropriées ont été prises par cet État ou sous son autorité pour que le navire réponde aux normes fixées par les règlements d'application de l'alinéa (1)a) ou à des normes essentiellement similaires qui lui seraient autrement applicables à l'intérieur d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation;
- b) qu'à tous autres égards, toutes les précautions voulues ont été ou seront prises pour réduire le risque d'un dépôt de déchets résultant de la navigation du navire à l'intérieur de la zone.

Transports Canada donne aux gouvernements la consigne de prendre contact par l'intermédiaire du MAECI. Dans le cas des navires de commerce, Transports Canada s'occupe des exigences réglementaires.

Source : Norman A. Villegas, agent des affaires parlementaires, Direction des relations avec le Parlement, Secrétariat des services intégrés, MAECI, Réponses aux questions, courriel au président, 9 novembre 2009.

## LISTE DES TÉMOINS

## Le jeudi 26 mars 2009

*Affaires indiennes et du Nord  
Canada*

Patrick Borbey, sous-ministre adjoint;  
Mimi Fortier, directrice générale, Direction générale du pétrole et  
du gaz du Nord;  
John Kozij, directeur, Direction générale des politiques  
stratégiques du Nord.

## Le jeudi 2 avril 2009

*Pêches et Océans Canada*

L'hon. Gail Shea, P.C., députée, ministre des Pêches et des  
Océans;  
Claire Dansereau, sous-ministre;  
Michaela Huard, sous-ministre adjointe;  
George Da Pont, commissaire, Garde côtière canadienne;  
Ian Matheson, directeur général, Gestion de l'habitat;  
Barry Rashotte, directeur général, Gestion des ressources –  
opérations.

## Le mardi 21 avril 2009

*Bureau du vérificateur  
général du Canada*

Sheila Fraser, vérificatrice générale du Canada;  
Neil Maxwell, vérificateur général adjoint;  
Scott Vaughan, commissaire à l'environnement et au  
développement durable;  
Kevin Potter, directeur général.

## Le mardi 12 mai 2009

*Pêches et Océans Canada*

George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne;  
Wade Spurrell, commissaire adjoint de la Garde côtière  
canadienne, région du Centre et de l'Arctique;  
Mimi Breton, sous-ministre adjointe, Secteur des océans et de  
l'habitat;  
Sylvain Paradis, directeur général, Direction des sciences des  
écosystèmes;  
Burt Hunt, directeur général, Gestion des pêches et de  
l'aquaculture, région du Centre et de l'Arctique.

## Le mardi 2 juin 2009

*Pêches et Océans Canada*

Mimi Breton, sous-ministre adjointe, Secteur des océans et de l'habitat;  
 Sylvain Paradis, directeur général, Direction des sciences des écosystèmes;  
 Michelle Wheatley, directrice régionale, Sciences, Région du Centre et de l'Arctique.

## Le mardi 16 juin 2009

*Vermont Law School*

Betsy Baker, professeure agrégée.

## Le lundi 21 septembre 2009

*Pêches et Océans Canada*

René Grenier, sous-commissaire de la Garde côtière canadienne;  
 Wade Spurrell, commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne, région du Centre et de l'Arctique;  
 David Burden, directeur général régional adjoint, Région du Centre et de l'Arctique;  
 Burt Hunt, directeur général, Gestion des pêches et de l'aquaculture, région du Centre et de l'Arctique;  
 Mike Hecimovich, directeur du secteur Ouest de l'Arctique, Région du Centre et de l'Arctique.

*Affaires indiennes et du Nord Canada*

Trish Merrithew-Mercredi, directrice générale régionale, Territoires du Nord-Ouest;  
 Teresa Joudrie, directrice intérimaire, Direction des polluants et de l'assainissement.

*Défense nationale*

Brigadier général Dave Millar, commandant des forces opérationnelles interarmées (Nord).

*Gendarmerie Royale du Canada*

Grant M.E. St. Germaine, surintendant, Opérations criminelles, Division « G »;  
 Jack Kruger, coordonnateur, Recherche et sauvetage pour les Territoires du Nord-Ouest.

*Environnement Canada*

Randal Cripps, directeur général régional, Région des Prairies et du Nord;  
 Bruce MacDonald, directeur, Conservation du Nord;  
 Cheryl Baraniecki, directrice, Évaluations environnementales.



### Le mercredi 23 septembre 2009

<i>Conseil des ressources renouvelables Gwich'in</i>	Amy Thompson, directrice générale.
<i>Conseil tribal des Gwich'in</i>	Mary-Ann Ross, vice-présidente; Mardy Semmler, chef des terres.
<i>Pêches et Océans Canada</i>	Mike Hecimovich, directeur du secteur Ouest de l'Arctique, Région du Centre et de l'Arctique.
<i>Office des ressources renouvelables du Sahtu</i>	Jody Snortland Pelissey, directrice exécutive.
<i>Inuvialuit Regional Corporation</i>	Duane Smith, vice-président.
<i>Inuvialuit Game Council</i>	Billy Storr, vice-président.
<i>Sahtu Secretariat</i>	Ethel Blondin-Andrew, présidente; Howard Townsend, conseiller en aménagement du territoire.

### Le mardi 6 octobre 2009

<i>Comité mixte de gestion de la pêche</i>	Vic Gillman, président; Max Kotakak père, membre inuvialuit; Burton Ayles, membre du Canada.
--	--

### Le mardi 27 octobre 2009

<i>Défense nationale</i>	Commodore J.E.T.P. Ellis, directeur général, Développement de la Force maritime; Capitaine de vaisseau E.G. Bramwell, gestionnaire de projet, Navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique.
--------------------------	--

### Le jeudi 5 novembre 2009

<i>Pêches et Océans Canada</i>	Gary Sidock, directeur général, Direction générale de la flotte, Garde côtière canadienne.
<i>Gendarmerie Royale du Canada</i>	Surintendant principal Russ Mirasty, directeur général, Services nationaux de police autochtones. Surintendant principal Joe Oliver, directeur général, Intégrité des frontières.

<i>Agence des services frontaliers du Canada</i>	Philip Whitehorne, chef des opérations, Exécution de la loi dans les bureaux intérieurs, Division du renseignement et exécution de la loi, Région du Nord de l'Ontario.
<i>Transport Canada</i>	Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime.
<i>Défense nationale</i>	Brigadier général S. Kummel, directeur général de planification, État-major interarmées stratégique.

### MISSION D'ÉTUDE\*

Le vendredi 18 septembre 2009 (Winnipeg, Manitoba)

<i>Office de commercialisation du poisson d'eau douce</i>	John Wood, président-directeur général; Jim Bear, président du conseil d'administration; Irwin Constant, représentant fédéral pour le Manitoba; Ron Ballantyne, représentant provincial pour le Manitoba; Ken Campbell, représentant fédéral pour le Manitoba; David Northcott, vice-président, Opérations.
<i>Institut des eaux douces</i>	Burt Hunt, directeur régional; David Burden, directeur général régional associé; Kathy Fisher, gestionnaire de division, gestion des ressources et affaires autochtones; Scott Gilbert, directeur, conservation et protection; Barry Briscoe, directeur régional, Océans, habitat et espèces en péril; Bev Ross, évaluation environnementale pour les grands projets; Julie Dahl, gestionnaire régionale, gestionnaire de l'habitat; Ray Ratynski, gestionnaire de division, espèces en péril; Helen Fast, gestionnaire de division, océans; Michelle Wheatley, directrice régionale, sciences; Robert Young, gestionnaire de division, division de la recherche aquatique dans l'Arctique; Robert Fudge, directeur exécutif, Centre national d'excellence pour la recherche aquatique dans l'Arctique (NCAARE); Rick Wastle, notre hôte du laboratoire de vieillissement du poisson; Simon Wiley, laboratoire d'évaluation du stock; Rob Bajno, laboratoire de génétique; Jim Reist, changement climatique et omble arctique;

\*Inclut les questions liées tant à la Garde côtière qu'aux pêches.

	Jack Orr, étude et marquage des baleines; Pierre Richard, étude et marquage des baleines; Bruno Rosenburg, laboratoire d'acide gras.
<b>Le samedi 19 septembre 2009 (Rankin Inlet, Nunavut)</b>	
<i>Municipalité de Rankin Inlet</i>	John Hickes, maire
<i>Kivalliq Arctic Foods</i>	Darrin Nichol, président, Société de développement du Nunavut; Brian Schindel, directeur gérant; Johnny Kingmeatok, employé.
<b>Le samedi 19 septembre 2009 (Cambridge Bay, Nunavut)</b>	
<i>Municipalité de Cambridge Bay</i>	Syd Glawson, maire; Sharon Ehaloak, conseillère; Marg Epp, conseillère; Steve King, agent administratif principal; Derrick Anderson, agent administratif adjoint; Megan Livingston, agente du conseil.
<i>Ikaluktutiak Co-op</i>	Bill Lyall, président.
<i>Kitikmeot Foods</i>	Monique Giroux-Laplane, gestionnaire; Stéphane Lacasse, employé.
<i>Sir Wilfrid Laurier</i>	Mark Taylor, commandant; Simon Dockerill, premier officier; William McIndoe, deuxième officier; Ben Axmann, troisième officier; Randy Morford, chef mécanicien; Gabriel Chaikin, premier ingénieur; Laurie Laplane, électricienne; Miles G. Taylor, officier de logistique; Autres représentants
<b>Le dimanche 20 septembre 2009 (Yellowknife, Territoires du Nord-Ouest)</b>	
<i>Université de Calgary</i>	Rob Huebert, professeur de sciences politiques et directeur associé du Centre for Military and Strategic Studies.



### Le mardi 22 septembre 2009 (Hay River, Territoires du Nord-Ouest)

<i>Installations de la Garde côtière</i>	Jack Kruger, coordonnateur recherche et sauvetage; Les Sanderson, superviseure intérimaire sur le terrain; Deanna Leonard, biologiste, gestion des pêches; Autres représentants.
<i>Fédération des pêcheurs des Territoires du Nord-Ouest</i>	Alex Richardson, président.
<i>Office de commercialisation du poisson d'eau douce</i>	Dennis Geisler, directeur des opérations sur le terrain, régions de l'Ouest.

### Le mardi 22 septembre 2009 (Inuvik, Territoires du Nord-Ouest)

<i>Université de Calgary</i>	Rob Huebert, professeur de sciences politiques et directeur associé du Centre for Military and Strategic Studies.
------------------------------	---

### Le mercredi 23 septembre 2009 (Inuvik, Territoires du Nord-Ouest)

<i>Pêches et Océans Canada</i>	Terry Stein, surveillant sur le terrain, conservation et protection; Amanda Joynt, biologiste, gestion des pêches; Erica Wall, biologiste, habitat du poisson; Marlene Bailey, agente, gestion des ressources intégrées; Cal Wenghofer, coordonnateur, programme des ISR; Kevin Bill, biologiste, gestion des pêches; Kelly Eggers, planificateur, gestion intégrée; Sarah Fosbery, commis administratif; Autres représentants.
--------------------------------	---

### Le jeudi 24 septembre 2009 (Juneau, Alaska)

<i>Affaires étrangères et Commerce international Canada</i>	Jennifer Loten, consule, Consulat du Canada, Anchorage; Rudy Brueggemann, agent des affaires politiques, Consulat du Canada, Anchorage.
<i>Garde côtière américaine</i>	Contre-amiral Christopher Colvin; Captaine Mike A. Neussl, chef d'état-major; Captaine, Michael Inman, chef, Division d'intervention; Commandant Michael Cerne; Autres représentants.
<i>National Oceanic and Atmospheric Administration, National</i>	Jon Kurland, administrateur régional associé/p.i.; Sue Salveson, administratrice régionale adjointe;

<i>Marine Fisheries</i>	Phil Mundy, directeur, Auke Bay Laboratories; Jonathan Pollard, conseil régional associé; Matthew Brown, services des pêches; Doug Mecum, gestionnaire régional.
<i>Alaska Department of Fish and Game</i>	Denby Lloyd, commissaire; David Bedford, sous-commissaire; Gordy Williams, assistant spécial du commissaire; Cora Crome, conseillère de la politique sur les pêches.
<b>Le vendredi 25 septembre 2009 (Sitka, Alaska)</b>	
<i>Sitka Air Station</i>	Capitaine David Walker; Commodore Kevin Sareault; Commodore Melissa Rive; Autres représentants.
<b>Le samedi 26 septembre 2009 (Victoria, Colombie-Britannique)</b>	
<i>Université de Calgary</i>	Rob Huebert, professeur de sciences politiques et directeur associé du Centre for Military and Strategic Studies.
<i>Pêches et Océans Canada / Garde côtière canadienne</i>	Bija Poruks, commissaire adjointe; Paul Sprout, directeur général régional.
<i>Centre conjoint de coordination de sauvetage</i>	Capitaine Stu Robertson; Capitaine Dave Bruneau; Marc Proulx, superviseur intérimaire du Centre conjoint de coordination de sauvetage; Mike Stacey, coordonnateur des opérations maritimes, GCC; John Millman, coordonnateur des opérations maritimes, GCC; Capitaine Sarahlynn Hickey, coordonnatrice des opérations aériennes, DN; Neil McBride, officier d'état, Visites et protocole; Capitaine Les Falloon, officier d'état adjoint; John Palliser, surintendant, recherche et sauvetage maritime; Autres représentants



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

#### APPEARING

The Honourable Gail A. Shea, P.C., M.P., Minister of Fisheries  
and Oceans.

#### WITNESSES

**Tuesday, April 13, 2010**

*Fisheries and Oceans Canada:*

George Da Pont, Commissioner of the Canadian Coast Guard;  
Krishna Sahay, Director General, Real Property, Safety and Security.

**Tuesday, April 20, 2010**

*Fisheries and Oceans Canada:*

George Da Pont, Commissioner of the Canadian Coast Guard;  
Krishna Sahay, Director General, Real Property, Safety and Security;

Susan Steele, Regional Director, Maritime Services — West;  
Ray Browne, Regional Director, Maritime Services — East.

#### COMPARAÎT

L'honorable Gail A. Shea, C.P., députée, ministre des Pêches  
des Océans.

#### TÉMOINS

**Le mardi 13 avril 2010**

*Pêches et Océans Canada :*

George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne;  
Krishna Sahay, directeur général, Biens immobiliers, protection  
sécurité.

**Le mardi 20 avril 2010**

*Pêches et Océans Canada :*

George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne;  
Krishna Sahay, directeur général, Biens immobiliers, protection  
sécurité;

Susan Steele, directrice régionale, Services maritimes — Ouest;  
Ray Browne, directeur régional, Services maritimes — Est.







Third Session  
Fortieth Parliament, 2010

Troisième session de la  
quarantième législature, 2010

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Fisheries and Oceans

# Pêches et des océans

*Chair:*

The Honourable BILL ROMPKEY, P.C.

*Président :*

L'honorable BILL ROMPKEY, C.P.

Tuesday, April 27, 2010

Tuesday, May 4, 2010

Tuesday, May 11, 2010

Thursday, May 13, 2010 (in camera)

Le mardi 27 avril 2010

Le mardi 4 mai 2010

Le mardi 11 mai 2010

Le jeudi 13 mai 2010 (à huis clos)

### Issue No. 3

#### **Third, fourth, fifth and sixth meetings on:**

The study on issues relating to  
the federal government's current  
and evolving policy framework for  
managing Canada's fisheries and oceans  
(Canadian lighthouses)

### Fascicule n° 3

#### **Troisième, quatrième, cinquième et sixième réunions concernant :**

L'étude sur les questions relatives  
au cadre stratégique en évolution  
du gouvernement fédéral pour la gestion  
des pêches et des océans du Canada  
(Les phares canadiens)

#### INCLUDING:

#### THE THIRD REPORT OF THE COMMITTEE

(Special study budget 2010-11 —

The federal government's framework  
for managing Canada's fisheries and oceans)

#### Y COMPRIS :

#### LE TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ

(Budget pour étude spéciale 2010-2011 —

Le cadre stratégique du gouvernement fédéral  
pour la gestion des pêches et des océans du Canada)

#### WITNESSES:

(See back cover)

#### TÉMOINS :

(voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE  
ON FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Bill Rompkey, P.C., *Chair*

The Honourable Dennis Glen Patterson, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Andreychuk	Manning
Cochrane	Nancy Ruth
* Cowan	Poirier
(or Tardif)	Poy
Dallaire	Raine
Hubley	Watt
* LeBreton, P.C.	
(or Comeau)	

\* Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Andreychuk replaced the Honourable Senator MacDonald (*May 13, 2010*).

The Honourable Senator Patterson replaced the Honourable Senator Marshall (*May 12, 2010*).

The Honourable Senator Marshall replaced the Honourable Senator Patterson (*May 11, 2010*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES PÊCHES ET DES OCÉANS

*Président* : L'honorable Bill Rompkey, C.P.

*Vice-président* : L'honorable Dennis Glen Patterson

et

Les honorables sénateurs :

Andreychuk	Manning
Cochrane	Nancy Ruth
* Cowan	Poirier
(ou Tardif)	Poy
Dallaire	Raine
Hubley	Watt
* LeBreton, C.P.	
(ou Comeau)	

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Andreychuk a remplacé l'honorable sénateur MacDonald (*le 13 mai 2010*).

L'honorable sénateur Patterson a remplacé l'honorable sénateur Marshall (*le 12 mai 2010*).

L'honorable sénateur Marshall a remplacé l'honorable sénateur Patterson (*le 11 mai 2010*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, April 27, 2010

(5)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:03 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Hubley, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine and Rompkey, P.C. (10).

*Other senator present:* The Honourable Senator Murray, P.C. (1).

*Also present:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Ceri Au, Communications Officer, Communications Directorate.

*In attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (Canadian Lighthouses). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

**WITNESSES:**

Parks Canada:

Larry Ostola, Director General, National Historic Sites;

Darlene Pearson, Director, Policy Branch, National Historic Sites;

Norman Shields, Manager, Heritage Lighthouse Program, Policy Branch, National Historic Sites.

Mr. Ostola made a statement and, together with Ms. Pearson and Mr. Shields, answered questions.

At 6:45 p.m., the committee suspended.

At 6:47 p.m., pursuant to rule 92(2)e, the committee resumed in camera to consider a draft agenda.

At 7 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

OTTAWA, Tuesday, May 4, 2010

(5)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:05 p.m., in room 9, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Dennis Glen Patterson, presiding.

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 27 avril 2010

(5)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 3, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, Hubley, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine et Rompkey, C.P. (10).

*Autres sénateur présent :* L'honorable sénateur Murray, C.P. (1).

*Également présents :* Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Ceri Au, agent de communications, Direction des communications.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (les phares canadiens). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :**

Parcs Canada :

Larry Ostola, directeur général, Lieux historiques nationaux;

Darlene Pearson, directrice, Direction des politiques, Lieux historiques nationaux;

Norman Shields, gestionnaire, Programme des phares patrimoniaux, Direction des politiques, Lieux historiques nationaux.

M. Ostola fait une déclaration, puis, avec l'aide de Mme Pearson et de M. Shields, répond aux questions.

À 18 h 45, le comité suspend ses travaux.

À 18 h 47, le comité se réunit à huis clos, conformément à l'article 92(2)e du Règlement, en vue d'examiner un projet d'ordre du jour.

À 19 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

OTTAWA, le mardi 4 mai 2010

(6)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 5, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Glen Patterson (*vice-président*).



*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Dallaire, Hubley, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier and Raine (9).

*Also present:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Ceri Au, Communications Officer, Communications Directorate.

*In attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (Canadian Lighthouses). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

#### WITNESSES:

*Union of Canadian Transportation Employees:*

Christine Collins, National President;

Steve Bergh, President, BC Lightkeepers.

Ms. Collins and Mr. Bergh each made a presentation and answered questions.

At 7:01 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

#### ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, May 11, 2010

(7)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:23 p.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Hubley, MacDonald, Manning, Marshall, Nancy Ruth, Poirier, Raine and Rompkey, P.C. (9).

*Also present:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Ceri Au, Communications Officer, Communications Directorate.

*In attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (Canadian Lighthouses). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

#### WITNESS:

*Nova Scotia Lighthouse Preservation Society:*

Barry MacDonald, President.

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, Dallaire, Hubley, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier et Raine (9).

*Également présents :* Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Ceri Au, agent de communications, Direction des communications.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (les phares canadiens). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

#### TÉMOINS :

*Union canadienne des employés des transports :*

Christine Collins, présidente nationale;

Steve Bergh, président, Gardiens de phare de la Colombie-Britannique.

Mme Collins et M. Bergh font une déclaration, puis répondent aux questions.

À 19 h 1, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

#### ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 11 mai 2010

(7)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 18 h 23, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, Hubley, MacDonald, Manning, Marshall, Nancy Ruth, Poirier, Raine et Rompkey, C.P. (9).

*Également présents :* Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Ceri Au, agent de communications, Direction des communications.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (les phares canadiens). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

#### TÉMOIN :

*Nova Scotia Lighthouse Preservation Society :*

Barry MacDonald, président.

Mr. MacDonald made a statement and answered questions.

At 8 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, May 13, 2010

(8)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met in camera this day at 9:09 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Andreychuk, Cochrane, Hubley, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Raine, Rompkey, P.C., and Watt (10).

*In attendance:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee considered a draft report.

It was agreed that the draft report entitled *The Management of Fisheries and Oceans in Canada's Western Arctic* be adopted and that the chair be authorised to table the report in the Senate and to request a government response.

At 9:45 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

M. MacDonald fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 20 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 13 mai 2010

(8)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 9 h 9, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (président).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Andreychuk, Cochrane, Hubley, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Raine, Rompkey, C.P., et Watt (10).

*Également présent :* Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'article 92(2)f) du Règlement, le comité examine un projet de rapport.

Il est convenu d'adopter le projet de rapport intitulé *La gestion des pêches et des océans dans l'Ouest de l'Arctique canadien* et d'autoriser le président à le déposer au Sénat et à demander au gouvernement d'y répondre.

À 9 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

*La greffière du comité,*

Danielle Labonté

*Clerk of the Committee*

**REPORT OF THE COMMITTEE**

Thursday, May 6, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans has the honour to present its

**THIRD REPORT**

Your committee, which was authorized by the Senate on Thursday, March 25, 2010, to examine and report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans, respectfully requests funds for the fiscal year ending March 31, 2011, and requests, for the purpose of such study, that it be empowered to travel inside Canada.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

*Le vice-président,*

DENNIS GLEN PATTERSON

*Deputy Chair*

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le jeudi 6 mai 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et océans a l'honneur de présenter son

**TROISIÈME RAPPORT**

Votre comité, qui a été autorisé par le Sénat le jeudi 25 mars 2010 à examiner, pour en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada, demande respectueusement des fonds pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2011 et demande qu'il soit, aux fins de ses travaux, autorisé à voyager à l'intérieur du Canada.

Conformément au chapitre 3:06, section 2(1)(c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,



**STANDING SENATE COMMITTEE ON  
FISHERIES AND OCEANS**

**SPECIAL STUDY ON  
THE EVOLVING POLICY FRAMEWORK FOR MANAGING  
CANADA'S FISHERIES AND OCEANS**

**EXPLANATION OF BUDGET ITEMS  
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION  
FOR THE FISCAL YEAR ENDING  
MARCH 31, 2011**

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, March 25, 2010

The Honourable Senator Rompkey, P.C. moved,  
seconded by the Honourable Senator Fraser:

That the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans be authorized to examine and to report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans;

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the First Session of the Thirty-ninth Parliament be referred to the committee; and

That the committee report from time to time to the Senate but no later than June 30, 2011, and that the Committee retain all powers necessary to publicize its findings until December 31, 2011.

The question being put on the motion, it was adopted.

*Le greffier du Sénat,*

Gary W. O'Brien

*Clerk of the Senate*

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES PÊCHES ET DES OCÉANS**

**ÉTUDE SPÉCIALE DU  
CADRE STRATÉGIQUE EN ÉVOLUTION POUR LA  
GESTION DES PÊCHES ET DES OCÉANS DU CANADA**

**EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES  
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR  
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT  
LE 31 MARS 2011**

Extrait des *Journaux du Sénat*, le jeudi 25 mars 2010

L'honorable sénateur Rompkey, C.P., propose, appuyé  
par l'honorable sénateur Fraser,

Que le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans soit autorisé à examiner, afin d'en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada;

Que les documents reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité à ce sujet depuis le début de la première session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité;

Que le comité fasse de temps à autre rapport au Sénat, mais au plus tard le 30 juin 2011, et qu'il conserve, jusqu'au 31 décembre 2011, tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

**SUMMARY OF EXPENDITURES**

Professional and Other Services	\$ 3,400
Transportation and Communications	\$ 73,325
All Other Expenditures	\$ 12,250
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 88,775</b>

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans on Tuesday, April 20, 2010.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

**SOMMAIRE DES DÉPENSES**

Services professionnels et autres	3 400 \$
Transports et communications	73 325 \$
Autres dépenses	12 250 \$
<b>TOTAL</b>	<b>88 775 \$</b>

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans, le jeudi 20 avril 2010.

Le soussigné ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date \_\_\_\_\_  
 BILL ROMPKEY, P.C.  
 Chair, Standing Senate Committee on  
 Fisheries and Oceans

Date \_\_\_\_\_  
 BILL ROMPKEY, C.P.  
 Président du Comité sénatorial permanent  
 des pêches et des océans

Date \_\_\_\_\_  
 DAVID TKACHUK  
 Chair, Standing Committee on Internal  
 Economy, Budgets and Administration

Date \_\_\_\_\_  
 DAVID TKACHUK  
 Président du Comité permanent de la région  
 interne, des budgets et de l'administration

**HISTORICAL INFORMATION**

	2006- 2007	2007- 2008 1st session	2007- 2008 2nd session	2008- 2009	2009- 2010
<b>Budget</b>	\$396,312	\$114,284	\$7,500	\$550,891	\$398,650
<b>Expenses</b>	\$80,284	\$1,296	\$3,589	\$214,899	\$262,922

**DONNÉES ANTÉRIEURES**

	2006- 2007	2007- 2008 1re session	2007- 2008 2e session	2008- 2009	2009- 2010
<b>Budget</b>	396 312\$	114 284\$	7 500\$	550 891\$	398 650\$
<b>Dépenses</b>	80 284\$	1 296\$	3 589\$	214 899\$	262 922\$

STANDING SENATE COMMITTEE ON  
FISHERIES AND OCEANS  
SPECIAL STUDY ON  
THE EVOLVING POLICY FRAMEWORK FOR MANAGING  
CANADA'S FISHERIES AND OCEANS  
EXPLANATION OF BUDGET ITEMS  
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION  
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2011

**GENERAL EXPENSES**

**PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES**

1. Hospitality - general (0410)	700	
2. Public Relations Services (0304)	700	
Sub-total		\$1,400

**ALL OTHER EXPENDITURES**

**OTHER**

1. Stationery & supplies (0707)	250	
2. Miscellaneous expenses (0798)	300	

**COURIER**

3. Courier Charges (0261)	750	
Sub-total		\$1,300

**Total of General Expenses** **\$2,700**

**ACTIVITY 1 : Canadian Lighthouses - Nova Scotia (Sydney and Halifax)**

**FACT-FINDING - June 2010**

**15 participants: 12 Senators, 3 staff**

**PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES**

1. Hospitality - general (0410)	1,000	
Sub-total		\$1,000

**TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

**TRAVEL**

1. Air transportation	40,500	
<i>12 senators x \$3,000 (0224)</i>		
<i>3 staff x \$1,500 (0227)</i>		
2. Hotel accommodation	10,500	
<i>12 senators, \$175/night, 4 nights (0222)</i>		
<i>3 staff, \$175/night, 4 nights (0226)</i>		
3. Per diem	5,325	
<i>12 senators, \$71/day, 5 days (0221)</i>		
<i>3 staff, \$71/day, 5 days (0225)</i>		
4. Working meals (travel) (0231)	5,000	
<i>(5 meals, \$1,000/meal)</i>		



5.	Ground transportation - taxis <i>12 senators x \$100 (0223)</i> <i>3 staff x \$100 (0232)</i>	1,500	
6.	Ground transportation - bus rental (0228) <i>(5 days, \$1,000/day)</i>	5,000	
	Sub-total		\$67,825

**ALL OTHER EXPENDITURES****OTHER**

1.	Advertising (0319)	4,000	
2.	Miscellaneous costs on travel (0229)	2,000	

**COURIER**

3.	Courier Charges (0261)	500	
----	------------------------	-----	--

**TELECOMMUNICATIONS**

4.	Telephone services (0270)	250	
----	---------------------------	-----	--

**PRINTING**

5.	Printing (0321)	500	
----	-----------------	-----	--

**RENTALS**

6.	Rental office space (meeting rooms) (0540) <i>(3 days, \$1,000/day)</i>	3,000	
----	--	-------	--

	Sub-total		\$10,250
--	-----------	--	----------

**Total of Activity 1****\$79,075****ACTIVITY 2 : CONFERENCE****National Conference****2 participants: 2 Senators, 0 staff****PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES**

1.	Conference fees (0406) <i>(2 participants x \$500)</i>	1,000	
	Sub-total		\$1,000

**TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS****TRAVEL**

1.	Air transportation <i>2 senators x \$2,000 (0224)</i>	4,000	
2.	Hotel accommodation <i>2 senators, \$200/night, 2 nights (0222)</i>	800	
3.	Per diem <i>2 senators, \$100/day, 2 days (0221)</i>	400	
4.	Ground transportation - taxis <i>2 senators x \$150 (0223)</i>	300	
	Sub-total		\$5,500

**ALL OTHER EXPENDITURES**

1. Miscellaneous costs on travel (0229)

500

Sub-total

\$500

**Total of Activity 2****\$7,000****Grand Total****\$ 88,775**

The Senate administration has reviewed this budget application.

\_\_\_\_\_  
Heather Lank, Principal Clerk,  
Committees Directorate

\_\_\_\_\_  
Date

\_\_\_\_\_  
Nicole Proulx, Director of Finance

\_\_\_\_\_  
Date

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES PÊCHES ET DES OCÉANS**

**ÉTUDE SPÉCIALE DU  
CADRE STRATÉGIQUE EN ÉVOLUTION POUR LA GESTION  
DES PÊCHES ET DES OCÉANS DU CANADA**

**EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES  
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR  
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2011**

**DÉPENSES GÉNÉRALES**

**SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES**

1. Frais d'accueil - divers (0410)	700	
2. Services des relations publiques (0410)	700	
Sous-total		1 400 \$

**AUTRES DÉPENSES**

**AUTRES**

1. Papeterie et fournitures (0707)	250
2. Frais divers (0798)	300

**MESSAGERIE**

3. Frais de messagerie (0261)	750
-------------------------------	-----

Sous-total	1 300 \$
------------	----------

**Total des dépenses générales** **2 700 \$**

**ACTIVITÉ 1 : Les phares canadiens - Nouvelle-Écosse (Sydney et Halifax)**

**MISSION D'ÉTUDE - Juin 2010**

**15 participants : 12 sénateurs, 3 employés**

Inclut: greffier du comité, analyste et agent de communications.

**SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES**

1. Frais d'accueil - divers (0410)	1 000	
Sous-total		1 000 \$

**TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS**

**DÉPLACEMENTS**

1. Transport aérien	40 500
<i>12 sénateurs x 3 000 \$ (0224)</i>	
<i>3 employés x 1 500 \$ (0227)</i>	
2. Hébergement	10 500
<i>12 sénateurs, 175 \$/nuit, 4 nuits (0222)</i>	
<i>3 employés, 175 \$/nuit, 4 nuits (0226)</i>	
3. Indemnité journalière	5 325
<i>12 sénateurs, 71 \$/jour, 5 jours (0221)</i>	
<i>3 employés, 71 \$/jour, 5 jours (0225)</i>	
4. Repas de travail (voyage) (0231)	5 000
<i>(5 repas, 1 000 \$/repas)</i>	



5.	Transport terrestre - taxis <i>12 sénateurs x 100 \$ (0223)</i> <i>3 employés x 100 \$ (0232)</i>	1 500
6.	Transport terrestre - location d'autobus (0228) <i>(5 jours, 1 000 \$/jour)</i>	5 000
	Sous-total	67 825 \$

**AUTRES DÉPENSES****AUTRES**

1.	Publicité (0319)	4 000
2.	Divers coûts liés aux déplacements (0229)	2 000

**MESSAGERIE**

3.	Frais de messagerie (0261)	500
----	----------------------------	-----

**TÉLÉCOMMUNICATIONS**

4.	Services téléphoniques (0270)	250
----	-------------------------------	-----

**IMPRESSION**

5.	Impressions (0321)	500
----	--------------------	-----

**LOCATIONS**

6.	Location d'espace (salles de réunion) (0540) <i>(3 jours, 1 000 \$/jour)</i>	3 000
	Sous-total	10 250 \$

**Total de l'Activité 1** **79 075 \$**

**ACTIVITÉ 2 : CONFÉRENCE****Conférence nationale**

**2 participants : 2 sénateurs, 0 employé**

**SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES**

1.	Frais d'inscription (0406) <i>(2 participants x 500 \$)</i>	1 000
	Sous-total	1 000 \$

**TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS****DÉPLACEMENTS**

1.	Transport aérien <i>2 sénateurs x 2 000 \$ (0224)</i>	4 000
2.	Hébergement <i>2 sénateurs, 200 \$/nuit, 2 nuits (0222)</i>	800
3.	Indemnité journalière <i>2 sénateurs, 100 \$/jour, 2 jours (0221)</i>	400
4.	Transport terrestre - taxis <i>2 sénateurs x 150 \$ (0223)</i>	300
	Sous-total	5 500 \$

**AUTRES DÉPENSES**

1. Divers coûts liés aux déplacements (0229)

500

Sous-total

500 \$

**Total de l'Activité 2****7 000 \$****Grand Total****88 775 \$**

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

\_\_\_\_\_  
Heather Lank, greffière principale, Direction des  
comités

\_\_\_\_\_  
Date

\_\_\_\_\_  
Nicole Proulx, directrice des Finances

\_\_\_\_\_  
Date

## APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, May 6, 2009

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2011 for the purpose of its special study on the evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans, as authorized by the Senate on Tuesday, March 25, 2010. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 2,400
Transportation and Communications	51,205
All Other Expenditures	<u>11,550</u>
<b>Total</b>	<b>\$ 65,155</b>

Respectfully submitted,

*Le président,*

DAVID TKACHUK

*Chair*

## ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 6 mai 2010

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent des pêches des océans concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 aux fins de leur étude spéciale du cadre stratégique en évolution pour la gestion des pêches et des océans du Canada, tel qu'autorisé par le Sénat le mardi 25 mars 2010. Le budget approuvé se lit comme suit :

Services professionnels et autres	2 400 \$
Transports et communications	51 205
Autres dépenses	<u>11 500</u>
<b>Total</b>	<b>65 155 \$</b>

Respectueusement soumis,



## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, April 27, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:03 p.m. to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (topic: Canadian lighthouses).

**Senator Bill Rompkey** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** Honourable senators, let us introduce ourselves. My name is Bill Rompkey, and I am the Chair of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

**Senator MacDonald:** I am Senator Michael MacDonald from Nova Scotia.

**Senator Manning:** I am Senator Fabian Manning from Newfoundland and Labrador.

**Senator Patterson:** I am Senator Dennis Patterson from Nunavut.

**Senator Murray:** I am Senator Lowell Murray from Ontario. I am not a member of this committee, but I am here because I am interested in the subject matter under discussion.

**Senator Hubley:** I am Senator Elizabeth Hubley from Prince Edward Island.

**Senator Raine:** I am Senator Nancy Greene Raine from British Columbia.

**Senator Cochrane:** I am Senator Ethel Cochrane from Newfoundland and Labrador.

**The Chair:** Thank you. Senator Rose-May Poirier has joined us. She is from New Brunswick. We represent a good cross-section of the country.

We are embarking on a study of lighthouses in Canada upon a request from the minister. We have written our terms of reference, which I reviewed at the last meeting. They are on record.

We have only just begun our deliberations. We heard from the minister and from the Canadian Coast Guard. We are pleased to hear from Parks Canada this evening. It is our intention to travel to various parts of country as soon as the budget is approved. Meantime, we will hear testimony in Ottawa on the questions of automation, staffing, the heritage value of lighthouses, their importance to people and their contribution to the economy through tourism. It is a wide-ranging study. We will come to conclusions and make a report thereafter.

I am pleased to welcome officials from Parks Canada

**Larry Ostola, Director General, National Historic Sites, Parks Canada:** Honourable senators, thank you for the invitation to appear before you this evening. It is a pleasure for all of us to be here.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 27 avril 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 3, afin d'étudier les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la question des pêches et des océans du Canada (sujet : les phares canadiens).

**Le sénateur Bill Rompkey** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Chers collègues, commençons par nous présenter. Je m'appelle Bill Rompkey et je suis président du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

**Le sénateur MacDonald :** Je suis le sénateur Michael MacDonald, de la Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Manning :** Je suis le sénateur Fabian Manning, de Terre-Neuve-et-Labrador.

**Le sénateur Patterson :** Je suis le sénateur Dennis Patterson, du Nunavut.

**Le sénateur Murray :** Je suis le sénateur Lowell Murray, de l'Ontario. Je ne suis pas membre de ce comité, mais si je suis ici c'est que le thème de la discussion m'intéresse.

**Le sénateur Hubley :** Je suis le sénateur Elizabeth Hubley, de l'Île-du-Prince-Édouard.

**Le sénateur Raine :** Je suis le sénateur Nancy Greene Raine, de la Colombie-Britannique.

**Le sénateur Cochrane :** Je suis le sénateur Ethel Cochrane, de Terre-Neuve-et-Labrador.

**Le président :** Merci. Le sénateur Rose-May Poirier s'est jointe à nous. Elle est du Nouveau-Brunswick. Nous représentons donc un excellent échantillon du pays.

Nous avons entamé notre étude des phares au Canada à la demande du ministre. Nous avons reçu un mandat à ce titre que j'ai lu lors de la dernière réunion et il est donc archivé.

Nous venons juste d'entamer nos délibérations sur ce thème et nous avons entendu la ministre de même que des représentants de la Garde côtière canadienne. Nous nous réjouissons cette fois-ci d'accueillir des représentants de Parcs Canada. Nous avons l'intention de silloner le pays dès que notre budget aura été approuvé. D'ici là, nous recueillerons des témoignages à Ottawa sur la question de l'automatisation, de la dotation, de la valeur patrimoniale des phares, de leur importance pour les Canadiens et de leur contribution à l'économie par leur attrait touristique. Voilà tout un programme qui aboutira par la formulation de nos conclusions et le dépôt d'un rapport.

Je suis donc heureux d'accueillir les fonctionnaires de Parcs Canada.

**Larry Ostola, directeur général, Lieux historiques nationaux, Parcs Canada :** Honorables sénateurs, merci de m'avoir invité à prendre la parole devant vous ce soir. C'est un plaisir pour nous tous d'être ici.

*[Translation]*

I would like to thank the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans for the opportunity to both explain Parks Canada's role in the implementation of the Heritage Lighthouse Protection Act and to address the process we have developed under the legislation for the nomination, heritage valuation and designation of heritage lighthouses.

*[English]*

I would like to speak first to the presentation we have assembled for you. I believe you have copies of the presentation. Then we would be pleased to answer any questions to the best of our ability. We will certainly get information to you subsequently or any responses that we cannot provide.

Please note that we have provided a key document concerning the implementation of the act, namely, the approved designation criteria for heritage lighthouses. Our presentation begins with an outline of Parks Canada's mandate and explains why Parks Canada was selected to administer the Heritage Lighthouse Protection Act. The second part of the presentation describes essential processes related to designation of heritage lighthouses.

Parks Canada's mandate is as follows:

On behalf of the people of Canada, we protect and present nationally significant examples of Canada's natural and cultural heritage and foster public understanding, appreciation and enjoyment in ways that ensure their ecological and commemorative integrity for present and future generations.

Among the heritage places we own and administer on behalf of Canadians are 167 national historic sites in every province and territory, 42 national parks and three national marine conservation areas. In addition to these special places, Parks Canada also administers other programs, including the Federal Heritage Buildings Review Office. We also provide secretariat support for the Historic Sites and Monuments Board of Canada.

Given these roles and the significant expertise possessed by Parks Canada in terms of heritage conservation, Parks Canada has assigned responsibility for implementation of the Heritage Lighthouse Protection Act.

*[Translation]*

The Heritage Lighthouse Protection Act will come into force on May 29, 2010 and will apply to lighthouses that are the property of the Government of Canada.

As you are aware, the legislation was a Senate initiative. The Act is designed to ensure the conservation and protection of lighthouses designated as heritage sites under the Act. The legislation achieves this goal in four ways. Firstly, the Act provides for a process for the designation of heritage lighthouses. I will talk about this process in more detail in a moment.

*[Français]*

J'aimerais remercier le Comité sénatorial permanent des pêches et océans de l'occasion d'expliquer le rôle que Parcs Canada joue dans la mise en application de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux ainsi que les processus que nous avons élaborés pour la mise en candidature, l'évaluation patrimoniale et la désignation des phares patrimoniaux en vertu de la loi.

*[Traduction]*

Je commencerai par l'exposé que nous avons préparé à votre attention. Je crois que vous en avez reçu copie. Nous nous ferons ensuite un plaisir de répondre à vos questions au mieux de nos connaissances. Nous vous ferons évidemment parvenir ultérieurement tout renseignement que nous ne pourrions vous fournir sur place afin de répondre à vos questions.

Veuillez noter que nous avons remis un document très important traitant de la mise en œuvre de la loi, c'est-à-dire les critères de désignation homologués pour les phares du patrimoine. Notre exposé débute par une description du mandat de Parcs Canada et par une explication des raisons pour lesquelles Parcs Canada a été choisi pour administrer la Loi sur la protection des phares patrimoniaux. En deuxième partie de notre exposé, nous vous décrirons les processus essentiels relatifs à la désignation des phares patrimoniaux.

Le mandat de Parcs Canada s'énonce ainsi :

Au nom de la population canadienne, nous protégeons et mettons en valeur des exemples représentatifs du patrimoine naturel et culturel du Canada et en favorisons chez le public la connaissance, l'appréciation et la jouissance, de manière à en assurer l'intégrité écologique et commémorative pour les générations d'aujourd'hui et de demain.

C'est ainsi qu'au nom des Canadiens, nous possédons ou administrons 167 lieux historiques nationaux répartis dans toutes les provinces et territoires, 42 parcs nationaux et trois aires marines nationales de conservation. En plus de ces lieux tout à fait spéciaux, Parcs Canada administre d'autres programmes, y compris le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine. Nous assurons aussi le secrétariat de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

Compte tenu de ces rôles qui incombent à Parcs Canada et de sa compétence très particulière en matière de conservation du patrimoine, notre organisme s'est vu confier la responsabilité de la mise en œuvre de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux.

*[Français]*

La Loi sur la protection des phares patrimoniaux entrera en vigueur le 29 mai 2010. Elle s'appliquera aux phares appartenant au gouvernement fédéral.

Comme vous le savez, la loi a son origine au Sénat du Canada. La loi a pour objet d'assurer la conservation et la protection des phares patrimoniaux désignés en vertu de la loi. Elle le fait de quatre façons. Tout d'abord, la loi prévoit un processus de désignation des phares patrimoniaux — je parlerai de ce processus en plus amples détails dans quelques instants.



Secondly, the act requires that public consultation occur before heritage lighthouses are sold, except in cases where the lighthouse is to be used for public purposes. This requirement ensures that the public is informed of the sale.

Thirdly, the act requires that lighthouses be reasonably maintained and that any alterations comply with national and international conservation standards.

Finally, the act facilitates the sale or transfer of heritage lighthouses, particularly to ensure an on-going public purpose for them.

*[English]*

Moving to the next slide, as you know, the Heritage Lighthouse Protection Act envisions important roles for the residents of Canada in identifying and protecting lighthouses with significant heritage value. The primary means for nominating a lighthouse for designation under the act is by way of a petition that must be signed by at least 25 residents of Canada who are 18 years of age or older. Petitions must be received by Parks Canada during the two-year nomination period established by the act, which begins when the act comes into force on May 29, 2010, roughly five weeks from now, and concludes on May 29, 2012, in other words, after two years' time.

Parks Canada has developed some tools to help Canadians nominate the lighthouses that they feel are worthy of designation. Our website was launched in the fall, and staff are finalizing a nomination package that will contain essential information, instructions and a basic petition template.

When Parks Canada receives a valid petition, we will acknowledge the receipt of that petition and advise the petitioner of the next steps in the process. It will be important to ensure that petitioners are aware of the provisions in the act that pertain to surplus lighthouses, namely that a minister cannot designate unless a person or body has submitted a written commitment to buy or otherwise acquire the heritage lighthouse and to protect its heritage character.

As for the actual heritage valuation process, lighthouse reports will be prepared to inform the deliberations of the Historic Sites and Monuments Board of Canada. The board was appointed as the minister's advisory committee for heritage lighthouses in April of 2009. When reports are ready, they will also be submitted to a heritage lighthouses consultative group, appointed by the minister in summer 2009 to advise the Historic Sites and Monuments Board of Canada in its role as the minister's advisory committee. The consultative group will provide advice and support to the Historic Sites and Monuments Board, which will then be charged with the responsibility of making recommendations to the minister.

The Historic Sites and Monuments Board will evaluate the nominated lighthouse against the designation criteria and will consider the advice submitted by the consultative group. Historic

En deuxième lieu, la loi exige la tenue de réunions publiques avant la vente de phares patrimoniaux, sauf si le phare doit être utilisé à des fins publiques. Cette exigence assure que le public sera averti de la vente.

Troisièmement, la loi exige que les phares soient entretenus dans une mesure raisonnable et que toute modification qui y sera apportée respecte les normes nationales et internationales de conservation.

Finalement, la loi facilite la vente ou le transfert d'un phare patrimonial, tout particulièrement pour veiller à ce qu'il soit utilisé à des fins publiques.

*[Traduction]*

Passons à la diapositive suivante. Comme vous le savez, la Loi sur la protection des phares patrimoniaux accorde un rôle important aux résidents du Canada en ce qui a trait à la désignation et à la protection des phares ayant une valeur patrimoniale. La principale façon de mettre un phare en candidature afin qu'il soit désigné en vertu de la loi consiste à déposer une pétition signée par au moins 25 personnes résidant au Canada et étant âgées de 18 ans et plus. Les pétitions devront toutes être déposées auprès de Parcs Canada durant la période de mise en candidature de deux ans stipulée dans la loi, période qui débute au moment de l'entrée en vigueur de celle-ci, le 29 mai 2010, c'est-à-dire dans à peu près cinq semaines, pour se terminer le 29 mai 2012, soit deux ans plus tard.

Parcs Canada a élaboré des outils pour aider les Canadiens à mettre en candidature des phares qui, selon eux, méritent la désignation. C'est ainsi que nous avons lancé notre site Internet à l'automne et que notre personnel apporte une touche finale à la trousse de mise en candidature qui contiendra des informations essentielles, de même que des instructions et un modèle de pétition de base.

Quand Parcs Canada aura reçu une pétition acceptable, il en accusera réception et informera le pétitionnaire des étapes suivantes du processus. Il sera important de veiller à ce que les pétitionnaires soient bien au courant des dispositions de la loi relatives aux phares excédentaires, puisqu'il est prévu qu'un phare excédentaire ne pourra être désigné que si une personne ou un organisme s'engage par écrit à l'acheter ou à s'en porter autrement acquéreur et d'en protéger le caractère patrimonial.

S'agissant du processus visant à déterminer la valeur patrimoniale d'un phare, des rapports seront préparés à l'intention de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. La commission a été désignée en avril 2009 pour conseiller le ministre dans le dossier des phares patrimoniaux. Une fois prêts, les rapports seront soumis au groupe consultatif des phares patrimoniaux que le ministre a nommé à l'été 2009 afin de guider la Commission des lieux et monuments historiques du Canada dans son rôle d'organisme consultatif du ministre. Le groupe consultatif donnera des conseils à la Commission des lieux et monuments historiques, il l'appuiera dans ses travaux et la commission devra ensuite adresser des recommandations au ministre.

La Commission des monuments et lieux historiques évaluera les phares proposés pour la désignation au regard des critères établis en tenant compte des conseils émanant du groupe



Sites and Monuments Board recommendations, which may be positive or negative, will then be transmitted to the minister. The decision to designate or not belongs to the minister, and the minister determines whether or not the lighthouse satisfies the criteria for the designation of heritage lighthouses.

There are two possible scenarios for designation. As you are aware, Fisheries and Oceans Canada will publish shortly, as is required under the act, a list of lighthouses surplus to its operations. If the petitioned lighthouse is not surplus to operations, in other words, if it remains within the federal inventory, the minister will determine whether or not to designate that lighthouse a heritage lighthouse for the purposes of the act.

In dealing with a lighthouse declared surplus to government operations, the minister may only designate that lighthouse as a heritage lighthouse if a person or body submits a written commitment to buy or otherwise acquire the lighthouse and to protect its heritage character.

In this scenario, Parks Canada will inform the Fisheries and Oceans Canada of any petitions for surplus lighthouses that meet the criteria and that have been recommended. Fisheries and Oceans Canada would then inform Parks Canada when it obtained a satisfactory written commitment to acquire and to protect, as required under the act, so that our minister can proceed with the designation.

It is important to underline that this must take place before May 29, 2015, the last date for making all designations under the act. In all cases, the minister's decision will be communicated to the petitioner.

I will turn now to the next slide, the page entitled "Criteria for Heritage Lighthouses."

In January of this year, the minister approved the designation criteria for heritage lighthouses. There are six criteria grouped into three themes: historical values, architectural values and community values. These designation criteria are rooted in the heritage evaluation criteria developed to evaluate potential federal heritage buildings, as well as lighthouse evaluation guidelines previously developed by the Historic Sites and Monuments Board of Canada.

The consultative group I mentioned earlier, which works with the Historic Sites and Monuments Board of Canada, also influenced and endorsed the final version, as did the Historic Sites and Monuments Board of Canada, before a recommendation was made to the minister. As I noted at the beginning of the presentation, we have supplied the committee with the complete version of the criteria, which includes explanatory notes for each criterion.

Moving now to the next slide, which is entitled "Parks Canada Heritage Lighthouse Program," senators may wish to know a little bit about the Heritage Lighthouse Program office and its role. As I mentioned earlier, Parks Canada is responsible for the implementation of the act, and most of the related responsibilities will be realized through the Heritage Lighthouse Program office.

consultatif. La Commission des lieux et monuments historiques adressera alors des recommandations positives ou négatives au ministre. Au final, il appartiendra au ministre de désigner ou pas les phares proposés.

La désignation peut se faire suivant deux scénarios. Comme vous le savez, Pêches et Océans Canada publiera sous peu, comme l'exige la loi, une liste des phares excédentaires. Si le phare visé par une pétition n'est pas excédentaire pour Pêches et Océans Canada, autrement dit s'il demeure inscrit à l'inventaire fédéral, le ministre déterminera s'il y a lieu de le désigner phare du patrimoine au sens de la loi.

Par ailleurs, dans le cas d'un phare déclaré excédentaire, le ministre ne pourra accorder de désignation patrimoniale que si une personne ou un organisme s'est engagé par écrit à acheter ou à acquérir le phare et à en protéger le caractère patrimonial.

Dans ce scénario, Parcs Canada communiquera à Pêches et Océans Canada les éventuelles pétitions concernant des phares excédentaires qui satisfont aux critères et qui auront fait l'objet d'une recommandation. S'il reçoit un engagement écrit portant sur l'achat et la protection du phare, Pêches et Océans Canada devra en informer Parcs Canada, comme l'exige la loi, pour que notre ministre puisse effectuer la désignation.

Il convient de souligner que tout ce dispositif devra être en place avant le 29 mai 2015, date butoir pour prononcer toutes les désignations en vertu de la loi. Dans tous les cas, la décision du ministre sera transmise aux pétitionnaires.

Passons maintenant à la diapositive suivante, qui a pour titre « Critères pour les phares patrimoniaux ».

En janvier de cette année, le ministre a approuvé les critères de désignation des phares patrimoniaux. Il y en a six regroupés en trois thèmes : les valeurs historiques, les valeurs architecturales et les valeurs communautaires. Ces critères de désignation découlent du critère d'évaluation patrimoniale qui sert à évaluer le potentiel patrimonial des édifices fédéraux, de même que des lignes directrices relatives à l'évaluation des phares qu'avait préparées la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

Le groupe consultatif que j'ai mentionné tout à l'heure, celui qui collabore aux travaux de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, a également influencé et avalisé la version finale de ces critères, tout comme la Commission des lieux et monuments historiques du Canada avant que le document final ne fasse l'objet d'une recommandation au ministre. Comme je le disais au début de mon exposé, nous avons fait remettre une version complète des critères accompagnée de notes explicatives.

Passons à la diapositive suivante intitulée « Parcs Canada/Programme des phares patrimoniaux ». Vous désirez peut-être en savoir davantage sur le bureau chargé du Programme des phares patrimoniaux et sur le rôle qu'il remplit. Comme je le disais, Parcs Canada est chargé de la mise en œuvre de la loi et c'est par le truchement du bureau du Programme des phares patrimoniaux du Canada qu'il s'acquittera en grande partie de cette responsabilité.

The program office has two broad functions. The first I might call a secretariat function. Staff serving this secretariat function will process petitions and keep petitioners informed on the progress of their files. They will continue to liaise with Fisheries and Oceans Canada and the Historic Sites and Monuments Board of Canada. They will facilitate meetings of the consultative group and help the group bring its views and recommendations to the attention of the board. Finally, they will also assist the Historic Sites and Monuments Board of Canada secretariat, which is also part of Parks Canada, to bring the board's recommendations to the attention of the minister as they relate to the Heritage Lighthouse Program.

The second broad function of the program involves supporting the Historic Sites and Monuments Board of Canada and the minister with appropriate historical research materials upon which to base their decisions. The research carried out in support of the Historic Sites and Monuments Board and the minister will include consultation with communities to ensure that the local perspective on the historical and present day importance of a lighthouse to the community is clearly understood.

I will move to the final slide in the presentation.

[Translation]

In conclusion, I would like to address the important milestones set out in the act.

[English]

I would like to turn now to some of the important milestones related to the act. On May 29, 2008, almost two years ago, the bill received Royal Assent. On May 10, 2010, in a few weeks' time, the act comes into force and petitioning begins. Two years later, on May 29, 2012, the petitioning period concludes. Finally, August 25, 2015, as required by the act, is the last date to publish in the *Canada Gazette* a complete list of lighthouses that have been considered.

With that, I would like to thank all of you very much for the opportunity to present Parks Canada's role in the implementation of the Heritage Lighthouse Protection Act, including the nomination and designation processes elaborated, and I would be pleased to answer any questions you might have.

**Senator Poy:** Thank you very much for your presentation. You spoke about sale of lighthouses. Can a private person purchase a lighthouse?

**Mr. Ostola:** Under the provisions of the act, members of the public can submit petitions to have lighthouses designated as heritage lighthouses. Two streams can be followed. There are lighthouses that will remain in the federal inventory. As I said, the appropriate research would be conducted. The petition and the research would be evaluated by the consultative group of the

Le bureau chargé du programme a deux grandes fonctions. Premièrement, il fait office de secrétariat. Le personnel qui remplit cette fonction administrative traitera les pétitions et tiendra les pétitionnaires informés de l'avancement de leurs dossiers. Il continuera de faire la liaison avec Pêches et Océans Canada et avec la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Il organisera les réunions du groupe consultatif qu'il aidera dans la formulation d'une position et la communication de recommandations à la commission. Enfin, il aidera le secrétariat de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, qui fait également partie de Parcs Canada, à communiquer les recommandations du conseil au ministre dans le cadre du Programme des phares patrimoniaux.

La deuxième grande fonction de ce programme concerne la coordination des activités de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada et du ministre grâce à des documents de recherches historiques sur lesquels les décisions seront fondées. La recherche effectuée pour le compte de la Commission des lieux et monuments historiques et du ministre comprendra notamment le résultat des consultations avec les collectivités afin que l'on comprenne bien la position des collectivités locales au sujet de la valeur historique et de l'importance actuelle des phares.

Je passe maintenant à la dernière diapositive.

[Français]

En terminant, j'aimerais souligner les dates importantes établies par la loi.

[Traduction]

Je vais vous indiquer les grandes étapes fixées par la loi. Le 29 mai 2008, il y a près de deux ans, le projet de loi a reçu la sanction royale. Le 10 mai 2010, c'est-à-dire dans quelques semaines, la loi entrera en vigueur et ce sera le début de la période de présentation des pétitions. Deux ans plus tard, le 29 mai 2012 marquera la date limite pour la présentation des pétitions. Enfin, le 25 août 2015, comme l'exige la loi, ce sera la date limite de publication dans la *Gazette du Canada* de la liste complète des phares désignés.

Sur ce, je tiens à vous remercier toutes et tous de l'occasion que vous nous avez donnée de vous présenter le rôle de Parcs Canada relativement à la mise en œuvre de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, y compris pour ce qui est de la nomination et de la désignation de ces phares. Je serai maintenant heureux de répondre à vos éventuelles questions.

**Le sénateur Poy :** Merci beaucoup pour votre exposé. Vous avez parlé de vente de phares. Un privé peut-il se porter acquéreur d'un phare?

**M. Ostola :** D'après les dispositions de la loi, le public peut déposer des pétitions pour qu'un phare soit désigné phare du patrimoine. Il y a alors deux voies possibles. Premièrement, les phares peuvent demeurer inscrits à l'inventaire de l'État fédéral. Comme je le disais, il faudra effectuer les recherches qui s'imposent. Les résultats de la recherche et les pétitions seront



Historic Sites and Monuments Board, and a recommendation would be made to the minister either recommending designation or not, and then a decision would be made.

In the second scenario, a list of surplus lighthouses will be produced by Fisheries and Oceans Canada. The public will have an opportunity to petition for those lighthouses to be designated as heritage lighthouses as well. However, for a designation to be made, a group would have to indicate that it was prepared to take over responsibility for the lighthouse and to look after its long-term protection.

If no group was prepared to assume responsibility for a lighthouse, the designation would not be made and the regular policy for the disposal of federal assets would apply. At that point, other means of disposal could be explored.

**Senator Poy:** Under those circumstances, a private person could purchase a lighthouse and turn it into a tourist attraction?

**Mr. Ostola:** Under normal disposal processes, it is my understanding that a private person could potentially do that.

**Senator Poy:** If a group says it will assume responsibility for looking after the lighthouse, how can Parks Canada be sure that that commitment will continue? What guarantee do you have that the group will be able to look after the lighthouse and keep its historic characteristics?

**Mr. Ostola:** Once again, we are referring to lighthouses that will be determined to be surplus to requirements of Fisheries and Oceans Canada. Before a designation can be made, the department will have to enter into communication and negotiations with the community group to develop something like a business case that will address exactly those issues — what the plan is for the future and what protections could be put in place in that jurisdiction to ensure the long-term protection of the lighthouse. That would be part of the negotiation between the Department of Fisheries and Oceans and the community group in question.

**Senator Poy:** Must a group establish a foundation and have a certain amount of funding in order to prove its case?

**Mr. Ostola:** There is no requirement under the act for a foundation or a mechanism like that to be established before entering into discussions.

**Senator Poy:** Is the Historic Sites and Monuments Board of Canada part of Parks Canada?

**Mr. Ostola:** The Historic Sites and Monuments Board of Canada was established in 1919 to provide advice to the minister on persons, places and events of national historic significance. I am sure you have seen the bronze plaques that are put up throughout the country. Those plaques represent persons, places and events of national historic significance and are erected on the recommendation of the board, assuming the minister's approval. Parks Canada has a small secretariat that actively supports the work of the Historic Sites and Monuments Board. For example,

évalués par le groupe consultatif de la Commission des lieux et monuments historiques qui recommandera au ministre de désigner ou non le phare proposé, étant entendu que c'est le ministre qui prendra la décision ultime.

Pour le second scénario, une liste de phares excédentaires sera produite par Pêches et Océans Canada. Le public pourra, là également, pétitionner pour que ces phares soient désignés phares du patrimoine. Toutefois, pour que la désignation ait lieu, il faudra qu'un collectif indique qu'il est prêt à assumer la responsabilité du phare et à en assurer la protection à longue échéance.

Si aucun collectif ne se montre disposé à assumer une telle responsabilité, la désignation ne sera pas accordée et il sera alors possible, d'après la procédure régulière en vigueur, d'aliéner cet actif du gouvernement fédéral. À ce stade, d'autres possibilités seront envisagées pour l'aliénation du phare.

**Le sénateur Poy :** Dans de telles circonstances, est-ce qu'un privé pourrait acheter un phare et le transformer en attraction touristique?

**Mr. Ostola :** En vertu du processus normal de disposition d'un actif, il est évident qu'un privé pourrait le faire.

**Le sénateur Poy :** Si un collectif vous disait qu'il s'engage à s'occuper du phare, comment Parcs Canada pourra-t-il s'assurer que l'engagement sera respecté à long terme? Quelle garantie aurez-vous que le collectif soit en mesure de s'occuper du phare et d'en conserver les caractéristiques historiques?

**Mr. Ostola :** Encore une fois, on parle ici des phares déclarés excédentaires par Pêches et Océans Canada. Avant que la désignation ne puisse être prononcée, le ministère devra communiquer et négocier avec le groupe communautaire pour dresser une sorte de plan de mise en œuvre qui portera précisément sur tous ces aspects : qu'envisagera-t-on pour l'avenir et quelles protections le palier de compétence responsable pourra-t-il mettre en place pour assurer la protection du phare à long terme? Tout cela s'inscrira dans le cadre de la négociation entre Pêches et Océans Canada et le groupe communautaire concerné.

**Le sénateur Poy :** Les collectifs devront-ils créer des fondations qu'ils devront doter d'un certain montant pour prouver le bien-fondé de leur démarche?

**Mr. Ostola :** La loi n'exige pas la mise sur pied d'une fondation ni l'adoption d'un mécanisme du genre avant le début des négociations.

**Le sénateur Poy :** La Commission des lieux et monuments historiques du Canada fait-elle partie de Parcs Canada?

**Mr. Ostola :** La Commission des lieux et monuments historiques du Canada a été créée en 1919 pour conseiller le ministre au sujet des personnes, des lieux et des événements présentant une importance historique nationale. Je suis certain que vous avez déjà vu les plaques de bronze qui ont été apposées un peu partout au Canada. Ces plaques sont là pour marquer l'importance historique nationale de certaines personnes, de certains lieux ou événements, et elles ont été apposées sur la recommandation de la commission et sur la décision du ministre. Parcs Canada a un petit



we have historians who carry out research projects that help the board arrive at recommendations to make to the minister. Parks Canada plays a supporting role in close collaboration with the Historic Sites and Monuments Board, and I have the honour to serve as the secretary of the Historic Sites and Monuments Board of Canada.

**Senator Poirier:** Thank you for the presentation. You said that the Heritage Lighthouse Protection Act will come into force on May 29, 2010. How will the communities be made aware of this? I am sure that not everyone follows the legislation and knows exactly when these things will happen. How do you ensure that the communities are aware this will be available and this is the time to act?

**Mr. Ostola:** Since the development of this legislation, there has been intense interest by many coastal and other communities in the future of lighthouses. Therefore, there is already some awareness, but we are taking concrete measures to make people aware. Last fall we launched a website connected to Parks Canada's public website where the public can get basic information regarding the act. There is a phone number people can call for further information. We are also producing a brochure that will provide information to the public. Finally, as I said in my presentation, we have a consultative group made up of representatives from different parts of Canada; the group's members represent the grassroots interest in lighthouses, and they have indicated their clear intention to help us get the word out as well. Those are some of the means we are using to make the public aware of the Heritage Lighthouse Protection Act.

**Senator Poirier:** What will happen if two groups want one lighthouse?

**Mr. Ostola:** That is an interesting question, and clearly that could happen. If Fisheries and Oceans Canada, which I assume would be dealing with the petitioners at the local level, might find a way to reconcile the interest of the groups indicating an interest in the lighthouse or might institute some other process to evaluate the petitions submitted.

**Senator Poirier:** At the end of the day, is the final decision made by a committee or by the minister?

**Mr. Ostola:** The decision would be made by Fisheries and Oceans Canada on the basis of the petitions, because the department would negotiate the business cases regarding the future of the lighthouses.

**Senator Poirier:** What will happen to a surplus lighthouse for which no one petitions?

**Mr. Ostola:** I referred briefly to the list of surplus lighthouses earlier. If no one makes a petition, no designation can take place, and the lighthouse will not become a heritage lighthouse. At that point, normal policies with respect to federal real property would apply in terms of disposal or other uses by the department.

secrétariat qui soutient activement la Commission des lieux et monuments historiques. Par exemple, nous avons des historiens qui effectuent des recherches destinées à aider la commission à formuler ses recommandations au ministre. Parcs Canada joue un rôle de soutien en étroite collaboration avec la Commission des lieux et monuments historiques et j'ai d'ailleurs l'honneur d'être le secrétaire de la commission.

**Le sénateur Poirier :** Merci pour votre exposé. Vous avez dit que la Loi sur la protection des phares patrimoniaux entrera en vigueur le 29 mai 2010. Comment les collectivités en ont-elles été informées? Je suis certaine que tout le monde ne suit pas ce qui se passe sur le plan législatif et ne sait pas exactement quand les lois sont adoptées. Comment vous assurez-vous que les collectivités soient informées de ces possibilités et qu'elles aient le temps de réagir?

**M. Ostola :** Depuis que nous avons commencé à travailler sur cette loi, de nombreuses collectivités côtières et non côtières ont affiché un grand intérêt relativement à l'avenir des phares. On peut donc dire que les gens sont déjà au courant, mais nous prenons des mesures concrètes pour faire en sorte que l'information circule. À l'automne dernier, nous avons lancé notre site Internet qui est relié au site web de Parcs Canada où la population peut aller chercher des informations de base sur la loi. Il y a aussi un numéro de téléphone où l'on peut appeler pour obtenir plus d'informations. De plus, nous sommes en train de produire une brochure destinée à informer le public. Enfin, comme je l'ai dit dans mon exposé, nous avons mis sur pied un groupe consultatif composé de représentants de différentes régions au Canada. Ces personnes représentent les intérêts que les gens sur place ont pour les phares et elles nous ont d'ailleurs dit qu'elles ont clairement l'intention de nous aider à faire passer le message. Voilà donc certains des moyens auxquels nous avons recours pour faire connaître la Loi sur la protection des phares patrimoniaux.

**Le sénateur Poirier :** Que se passera-t-il si deux collectifs veulent un phare en particulier?

**M. Ostola :** C'est une question intéressante et il est vrai que cela pourrait arriver. Il incomberait alors à Pêches et Océans, qui, je suppose, traiterait avec les pétitionnaires à l'échelon local, de dégager une solution mitoyenne avec les collectifs intéressés ou d'appliquer un processus d'évaluation des pétitions.

**Le sénateur Poirier :** En fin de compte, la décision finale revient-elle au comité ou au ministre?

**M. Ostola :** La décision appartient à Pêches et Océans Canada pour ce qui est des pétitions, parce que le ministère ne négocie pas au sujet des plans envisagés pour l'avenir des phares.

**Le sénateur Poirier :** Qu'advient-il des phares excédentaires pour lesquels il n'y aura pas eu de pétitions?

**M. Ostola :** Un peu plus tôt, je vous ai parlé de la liste des phares excédentaires. Si personne ne fait de pétition, il ne peut y avoir de désignation et le phare ne peut devenir phare du patrimoine. À partir de là, ce sont les politiques habituelles concernant les propriétés foncières du gouvernement fédéral qui régiront l'aliénation ou les autres usages de ces biens par le ministère.

**Senator Poirier:** When people petition successfully for a lighthouse, can they apply for funding to assist them, or are they totally on their own?

**Mr. Ostola:** Parks Canada has no funding programs that can provide assistance to community groups assuming responsibility for lighthouses.

**Senator Poirier:** What is the National Historic Sites of Canada Cost-Sharing Program?

**Mr. Ostola:** The National Historic Sites of Canada Cost-Sharing Program was created to help non-federal owners of national historic sites conserve the physical fabric of their national historic sites. For example, a national historic site that has a problem with its roof or needs its brick or stone repointed is eligible to apply to the National Historic Sites of Canada Cost-Sharing Program for funding to help with its physical rehabilitation on a cost-shared basis only. While the federal government, Parks Canada in this case, could contribute some money, the people responsible for the national historic site in that context would have to put up the other part of the money required for the considered repairs.

**Senator Poirier:** A few minutes ago you said there is no funding program, but now you are saying there is a cost-sharing program for funding. Are there two different branches of a department involved?

**Mr. Ostola:** No. The National Historic Sites of Canada Cost-Sharing Program is run within Parks Canada, and I am responsible for it. The Heritage Lighthouse Program is also run within Parks Canada under my responsibility. To give you a practical example, there could be a lighthouse that people in a community are very interested in, although it is not a national historic site and would therefore not be eligible for funding under the National Historic Sites of Canada Cost-Sharing Program. That is the distinction. Very few lighthouses are designated national historic sites.

**Senator Poirier:** If they are national historic sites, they can qualify for cost-sharing funding.

**Mr. Ostola:** Potentially they can if they are able to meet the funding criteria.

**The Chair:** You have explained the cost-sharing program, but do other federal departments have similar programs? I understand the Department of National Defence has a program for funding national historic sites that it disposes of. Do you know whether any other federal departments have similar programs?

**Mr. Ostola:** I honestly cannot say that I know. I am not aware of other federal funding programs that might be useful in the situation we have been talking about. I am not familiar with the program at the Department of National Defence.

**The Chair:** You know of no other federal department that has a program for funding heritage sites.

**Le sénateur Poirier :** Les gens qui auront obtenu la désignation d'un phare pourront-ils demander une assistance financière ou devront-ils se débrouiller seuls?

**M. Ostola :** Parcs Canada n'a pas de programmes de financement qui pourraient aider les groupes communautaires à assumer la responsabilité des phares.

**Le sénateur Poirier :** Qu'est-ce que le Programme à coûts partagés des lieux historiques nationaux du Canada?

**M. Ostola :** Le Programme de coûts partagés des lieux historiques nationaux du Canada a été créé afin d'aider les propriétaires de sites historiques nationaux qui ne relèvent pas du gouvernement fédéral à conserver l'héritage physique des lieux historiques nationaux. Par exemple, un lieu historique national dont le toit fuit ou dont les murs de brique ou de pierre doivent être rejoints est admissible au Programme de coûts partagés des lieux historiques nationaux du Canada afin de financer la remise en état, mais uniquement selon le principe des coûts partagés. Dans ce cas, Parcs Canada pourrait contribuer financièrement, mais les personnes responsables du site historique national concerné devraient investir l'autre partie des fonds nécessaires aux réparations.

**Le sénateur Poirier :** Il y a quelques minutes, vous avez dit que vous n'administrez pas de programme de financement, mais vous déclarez maintenant qu'il existe un programme à coûts partagés. Est-ce que deux services d'un même ministère s'occupent de cela?

**M. Ostola :** Non. Le Programme à coûts partagés des lieux historiques nationaux du Canada est administré par Parcs Canada et j'en suis responsable. Le Programme des phares patrimoniaux est également administré par Parcs Canada et il relève aussi de ma responsabilité. Je vais vous donner un exemple pratique. Un phare pourrait beaucoup intéresser une collectivité et, même s'il n'était pas classé lieu historique national, il pourrait donner droit à un financement en vertu du Programme à coûts partagés des lieux historiques nationaux du Canada. C'est ça, la distinction. Très peu de phares sont désignés lieux historiques nationaux.

**Le sénateur Poirier :** Et quand il s'agit d'un lieu historique national, a-t-on droit au programme de coûts partagés?

**M. Ostola :** C'est possible, à condition que le projet réponde aux critères de financement.

**Le président :** Vous nous avez expliqué le programme à coûts partagés, mais est-ce que d'autres ministères fédéraux ont des programmes semblables? Je crois savoir que le ministère de la Défense nationale administre un programme de financement des lieux historiques nationaux dont il se départit. Savez-vous si d'autres ministères fédéraux ont des programmes semblables?

**M. Ostola :** Je dois vous dire bien honnêtement que je ne le sais pas. Je ne suis pas au courant de l'existence d'autres programmes de financement fédéraux qui pourraient être utiles dans le genre de situation que vous avez décrite. Je ne connais pas le programme du ministère de la Défense nationale.

**Le président :** Vous ne connaissez aucun autre ministère fédéral qui administrerait un tel programme de financement des lieux historiques.



**Mr. Ostola:** No.

**The Chair:** Senators, perhaps the committee's researcher could find the answer to that question. I am getting at a government-wide program that operates for heritage properties. If one department has a program and another department has a program, perhaps we could find a way to consolidate. Perhaps our researcher could look into that and report back to the committee.

**Senator MacDonald:** Senator Poirier asked many questions that I was concerned about. Following that theme, a petition is needed for a lighthouse to be designated heritage. However, if the proposal for ownership is not accepted, would the petition be a sufficient basis to designate a site as heritage if there is no one to take it over?

**Mr. Ostola:** In response to your question, I would talk about the two streams. First, if a lighthouse remains within the federal inventory and a petition is submitted, the appropriate research and evaluation processes are done, after which a recommendation is made to the minister. When there is concurrence, the lighthouse could be designated as heritage.

The second scenario involves a surplus lighthouse. A petition could be submitted, but the only way a designation could be carried out is if a group steps forward and commits to take on the responsibility for the surplus lighthouse and look after its heritage value. Unless that happens, the designation cannot take place.

**Senator MacDonald:** There is no program funding available to Parks Canada for these heritage lighthouses. Is that correct?

**Mr. Ostola:** Parks Canada is funding its activities related to the program from its current resources.

**Senator MacDonald:** Do you think there is any window of opportunity within Parks Canada to secure base funding for these lighthouses?

**Mr. Ostola:** Parks Canada's resources are clearly focused on its portfolio of places that it administers. Parks Canada has neither a funding program nor funds available for the purpose you describe.

**Senator Nancy Ruth:** You said few lighthouses are designated national historic sites. How many are there?

**Mr. Ostola:** If I may, it will take a moment.

**Senator Nancy Ruth:** Are there 10 or 20 or 100?

**Norman Shields, Manager, Heritage Lighthouse Program, Policy Branch, National Historic Sites, Parks Canada:** Over time, 14 lighthouses have been designated national historic sites across the country.

**Senator Nancy Ruth:** How many of these have interpretation centres?

**M. Ostola :** Non.

**Le président :** Chers collègues, nous pourrions peut-être demander au chercheur du comité de trouver une réponse à cette question. J'envisagerais un programme d'administration des propriétés patrimoniales qui soit géré pour l'ensemble du gouvernement fédéral. Si un ministère administre un programme et qu'un autre ministère fait la même chose de son côté, nous pourrions peut-être trouver une façon de regrouper tout cela. Notre chercheur pourrait peut-être se pencher sur la situation et nous faire rapport par la suite.

**Le sénateur MacDonald :** Le sénateur Poirier a posé beaucoup de questions qui me trottaient dans la tête. Pour en revenir sur ce thème, il faut donc déposer une pétition afin qu'un phare soit désigné phare du patrimoine. Toutefois, si la proposition de prise en compte est rejetée, est-ce que la pétition peut suffire pour qu'un lieu soit désigné lieu du patrimoine, même si personne n'est prêt à en assumer la responsabilité?

**M. Ostola :** Pour répondre à votre question, je reviendrais à mes deux scénarios. D'abord, dans le cas d'un phare qui demeure inscrit à l'inventaire du gouvernement fédéral, il y a dépôt d'une pétition, après quoi on effectue des recherches, on fait une évaluation et on adresse une recommandation au ministre. S'il y a accord, le phare peut être désigné bâtiment du patrimoine.

Le second scénario concerne les phares excédentaires. La pétition est déposée, mais pour qu'il y ait désignation, il faut qu'un collectif s'engage à assumer la responsabilité du phare excédentaire et à en maintenir la valeur patrimoniale. C'est la seule façon pour que la désignation soit accordée.

**Le sénateur MacDonald :** Et Parcs Canada n'administre pas de programme de financement pour ces phares du patrimoine, c'est cela?

**M. Ostola :** Parcs Canada finance ses activités, avec ses propres ressources, en ce qui a trait au programme.

**Le sénateur MacDonald :** Ne pensez-vous pas que Parcs Canada pourrait obtenir un financement de base pour ces phares?

**M. Ostola :** Les ressources de Parcs Canada sont clairement consacrées au portefeuille des lieux qu'il administre. Parcs Canada n'a pas de programme de financement et n'offre pas de fonds aux fins que vous avez décrites.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Vous avez dit que quelques phares sont désignés lieux historiques nationaux. Combien y en a-t-il?

**M. Ostola :** Donnez-moi un instant.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Y en a-t-il 10, 20 ou 100?

**Norman Shields, gestionnaire, Programme des phares patrimoniaux, Direction des politiques, Lieux historiques nationaux, Parcs Canada :** Quatorze phares ont été désignés lieux historiques nationaux à l'échelle du Canada.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Combien d'entre eux sont dotés d'un centre d'interprétation?



**Mr. Ostola:** That is a difficult question to which we cannot give a precise answer. I can tell you that at least two of those 14 national historic sites administered by Parks Canada have interpretive programs. However, I could not speak for the others designated across the country.

**Senator Nancy Ruth:** Where I am going with this question is the role of women and families in lighthouses. I would like to know whether any of the interpretation centres include the lives of the families that lived in the lighthouses. In your communications material, are there details of gender and age unique to that environment? What is Parks Canada doing about commemorating women's work in this country?

**Mr. Ostola:** The two sites I mentioned where we have interpretive programs are Cape Spear Lighthouse National Historic Site in Newfoundland and Labrador and Fisgard Lighthouse National Historic Site in British Columbia. We speak about the reality of lightkeeping and lightkeepers' families. Obviously, women are an important part of that story and are one aspect of the interpretation. I cannot speak to the other designated sites because I do not know what they do.

**Senator Nancy Ruth:** Is your policy such that when interpretation is done, it includes the life of the family?

**Mr. Ostola:** We try to provide the best and most complete interpretation possible to the public. Clearly, when important elements of a story allow Canadians to make personal connections to these incredible places, then we include them.

**Senator Raine:** We are just getting started on the study, so this is very helpful to us. I am a little confused. The national heritage lighthouses will not be part of the inventory of Parks Canada in the end.

You have a list of 167 national historic sites, of which 14 are lighthouses, and there are 42 national parks and 3 national marine conservation areas.

**Mr. Ostola:** That is correct.

**Senator Raine:** There will not be another line item saying X number of heritage lighthouses.

**Mr. Ostola:** No. The act identifies a number of clear obligations for the Minister responsible for Parks Canada. As you pointed out, Parks Canada currently administers 15 lighthouses that are used for various program requirements, including visitor facilities. There are no outstanding program requirements that would lead us to acquire further lighthouses. As I mentioned earlier, we are clearly focused on managing our current portfolio of resources and places, so there are no plans to acquire lighthouses.

While we do not have any program requirements for lighthouses, I believe coastal communities in some areas have expressed a desire to put these places to different types of uses. That is one aspect the act was designed to support.

**M. Ostola :** C'est une question difficile à laquelle nous ne pouvons vous répondre de façon précise. Tout ce que je peux vous dire, c'est que deux de ces 14 lieux historiques nationaux au moins, administrés par Parcs Canada, ont des programmes d'interprétation. Cependant, je ne peux vous parler pour les autres lieux désignés au Canada.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je veux en revenir à la question du rôle des femmes et des familles dans tout ce dossier des phares. J'aimerais savoir si les centres d'interprétation traitent de la vie des familles de gardiens. Dans vos documents d'information, donne-t-on des précisions sur le sexe et l'âge des résidents de ces lieux? Que fait Parcs Canada pour commémorer le travail des femmes au pays?

**M. Ostola :** Les deux lieux dont je vous ai parlé offrent des programmes d'interprétation. Il s'agit des lieux historiques nationaux du Phare-de-Cape-Spear, à Terre-Neuve-et-Labrador, et du Phare-de-Fisgard en Colombie-Britannique. Nous y traitons de la réalité du gardiennage et de la vie des familles de gardiens de phare. Il est évident que les femmes occupent une place importante dans ces récits et qu'elles sont un des visages de l'interprétation. Je ne peux pas vous parler des autres lieux désignés, parce que je ne sais pas ce qu'ils font.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Avez-vous pour politique de traiter de la vie des familles dans vos programmes d'interprétation?

**M. Ostola :** Nous essayons d'offrir au public l'interprétation la plus complète et la meilleure qui soit. Il est évident que nous tenons compte des éventuels éléments importants qui permettent aux Canadiens d'établir un lien personnel avec ces lieux incroyables.

**Le sénateur Raine :** Nous venons juste d'entamer votre étude et tout cela nous est très utile. Je suis un peu confuse. Ultimement, les phares patrimoniaux ne feront pas partie du patrimoine de Parcs Canada.

Vous avez une liste de 167 lieux historiques nationaux dont 14 sont des phares, en plus de 42 parcs nationaux et de trois aires marines nationales de conservation.

**M. Ostola :** C'est exact.

**Le sénateur Raine :** Il n'y aura donc pas d'autre ligne indiquant que vous possédez X phares patrimoniaux.

**M. Ostola :** Non. La loi précise un certain nombre d'obligations claires dont doit s'acquitter le ministre responsable de Parcs Canada. Comme vous l'avez dit, Parcs Canada administre actuellement 15 phares qui ont pour vocation de répondre à diverses exigences prévues dans nos programmes, notamment de servir de sites d'interprétation. Il n'y a rien d'autre de prévu qui pourrait nous contraindre à acquérir d'autres phares. Comme je l'ai dit plus tôt, nous nous soucions essentiellement d'administrer notre portefeuille actuel de ressources et de lieux et il n'est pas prévu que nous assumions la responsabilité d'autres phares.

Si aucun de nos programmes n'exige que nous acquérions d'autres phares, je crois savoir que des collectivités côtières, dans certaines régions, ont émis le souhait que de tels lieux servent à d'autres fins. C'est un des aspects pour lesquels la loi a été conçue.

**Senator Raine:** You talked about the two streams, with one stream being lighthouses that will remain in the federal inventory. What will they be doing in the federal inventory? I do not understand that stream.

**Mr. Ostola:** Perhaps I will give you an example from our own inventory. Earlier, I mentioned Cape Spear Lighthouse National Historic Site. It is a designated national historic site and has been for some time. There is a possibility that members of the public might wish to submit a petition to have Cape Spear designated as a heritage lighthouse. Assuming the recommendation was favourable, Cape Spear would continue to be a national historic site but would also have a designation as a heritage lighthouse. In a practical sense, that would not change the way we manage the site now. We would continue to manage it as a national historic site and respect its heritage values. That is one example.

**Senator Raine:** Really we are talking about the 14 lighthouses already declared national historic sites. Do you envision that more will stay in the federal government stream?

**Mr. Ostola:** I cannot speak on behalf of Fisheries and Oceans Canada, but it is possible that department might identify some lighthouses it wishes to keep within its inventory.

**Senator Raine:** There is a two-year timeline for the petitioning to become a national heritage lighthouse. I would presume there would be a list of surplus lighthouses in that other stream. Does that exist already?

**Mr. Ostola:** I believe it is being developed right now by Fisheries and Oceans Canada. However, people there would be best placed to tell you what stage they are at in develop the list.

**Senator Murray:** Thank you again, Mr. Chair. As a non-member of the committee, I appreciate your courtesy.

Mr. Ostola, I note that the act to protect heritage lighthouses comes into force on May 29, two years to the day since it received royal assent. During that two-year interim, I presume you have been gearing up to be ready to do everything that has to be done with regard to considering petitions and designating lighthouses, et cetera. Are you completely ready?

**Mr. Ostola:** I would say that we are in a very good state of readiness to implement the provisions of the act when it comes into force. Over the course of the last 24 months, a number of important milestones have been achieved: The Historic Sites and Monuments Board of Canada was named as the minister's advisory committee for the implementation of the act; a consultative group representing grassroots groups was created; and designation criteria for heritage lighthouses have been approved by the minister.

**Senator Murray:** Where are they, Mr. Ostola?

**Mr. Ostola:** I believe we have distributed copies here this evening.

**Senator Murray:** I think that would be helpful if we had copies.

**Le sénateur Raine :** Vous avez parlé de deux scénarios et, dans le premier cas, les phares demeureront inscrits à l'inventaire du gouvernement fédéral. À quoi serviront-ils alors? Je ne comprends pas ce scénario.

**M. Ostola :** Je pourrais peut-être vous donner un exemple à partir de notre propre inventaire. Tout à l'heure, j'ai mentionné le Phare-de-Cape-Spear. Il s'agit d'un lieu historique national qui a été désigné il y a un certain temps déjà. Des particuliers pourraient demander, par voie de pétition, à ce que le Phare-de-Cape-Spear soit désigné phare du patrimoine. Si cela devait faire l'objet d'une recommandation favorable, le Phare-de-Cape-Spear pourrait demeurer lieu historique national, mais il serait aussi désigné phare patrimonial. Du point de vue pratico-pratique, cela ne changerait rien à la façon dont nous administrerions le lieu en question. Nous continuerions de l'administrer comme s'il s'agissait d'un lieu historique national et nous en respecterions la valeur patrimoniale. Voilà un exemple.

**Le sénateur Raine :** On parle ici des 14 phares qui ont déjà été déclarés lieux historiques nationaux. Envisagez-vous d'élargir cet inventaire du gouvernement fédéral?

**M. Ostola :** Je ne peux parler au nom de Pêches et Océans Canada, mais il est possible que le ministère émette le vœu de conserver certains phares dans son inventaire.

**Le sénateur Raine :** Le délai fixé pour formuler des pétitions afin qu'un phare devienne phare patrimonial national est de deux ans. Dans le cadre de cet autre scénario, il devrait y avoir une liste de phares excédentaires. Cette liste existe-t-elle déjà?

**M. Ostola :** Je crois que Pêches et Océans Canada est en train de la dresser. Quoi qu'il en soit, ce sont les gens de ce ministère qui seront les mieux placés pour vous dire où ils en sont dans la préparation de la liste.

**Le sénateur Murray :** Encore une fois, merci, monsieur le président. Comme je ne suis pas membre de ce comité, j'apprécie votre courtoisie.

Monsieur Ostola, je constate que la loi destinée à protéger les phares patrimoniaux entrera en vigueur le 29 mai, soit deux ans après avoir reçu la sanction royale. Je suppose que, dans cette période de deux ans qui vient de s'écouler, vous avez fourbi vos armes pour être en mesure de faire tout ce qu'il faut afin d'étudier les pétitions, de désigner les phares et ainsi de suite. Êtes-vous parfaitement prêts?

**M. Ostola :** Nous sommes tout à fait prêts à mettre en œuvre les dispositions de la loi au moment où elle entrera en vigueur. Au cours des 24 mois qui viennent de s'écouler, nous avons franchi un certain nombre d'étapes importantes : la Commission des lieux et monuments historiques du Canada a été nommée pour conseiller le ministre relativement à la mise en œuvre de la loi; un groupe consultatif populaire a été mis sur pied et les critères de désignation des phares patrimoniaux ont été approuvés par le ministre.

**Le sénateur Murray :** Où sont-ils, monsieur Ostola?

**M. Ostola :** Je crois qu'on vous en a distribué des copies ce soir.

**Le sénateur Murray :** Il serait utile d'en avoir des copies.



**Mr. Ostola:** We have developed designation criteria. We have launched a public website, and have undertaken the development of other communications products that I mentioned earlier. We will soon have ready a proposal related to criteria for the alteration and maintenance of heritage lighthouses.

Also, a nomination package was developed; if members of the public are interested in submitting petitions, they will have online guidance via an electronic nomination package that will allow them to submit a petition. That would be another milestone I would point to.

**Senator Murray:** That seems to cover it. I have the act before me now, and I have made check marks beside those matters I was thinking of asking you about, but I will not do so now since you have volunteered the information.

Section 8(1) of the act states:

For two years beginning with the coming into force of this Act, every Minister of the Crown in right of Canada who has the administration of lighthouses must maintain and make available to the public a list of those lighthouses that he or she considers to be surplus to the operational requirements. . . .

That suggests that it is kind of a moveable feast. One assumes that you, he and they will be adding to that list as time goes by. However, after two years, that is it; nothing will be added or subtracted from the list. Do I understand the provision correctly?

**Mr. Ostola:** There is a requirement to make a list of surplus lighthouses available. As I mentioned earlier, I believe that such a list is in preparation or perhaps nearing completion.

**Senator Murray:** When the minister was here, she said late May or early June for the list. I presume there will be other lists over the next two years.

You have made the point that someone must undertake to buy or acquire the lighthouse in question in order for the minister to designate it as a heritage lighthouse. After the first list is published in May or June, how long will people have to make their petitions?

**Mr. Ostola:** From the time the act comes into force on May 29, there is a two-year period during which interested members of the public can submit petitions. That takes us to May 29, 2012. It is essentially a two-year window during which petitions could actually be submitted.

**Senator Murray:** For two years, beginning with the coming into force of this act, the minister is required to receive petitions. If another list comes out a year from now of lighthouses that are deemed by the minister to be surplus to operational requirements, I presume people have two years from that date to put in a petition.

There is no point in putting forward a petition if a lighthouse is not on a list in late May or early June when the first list comes out.

**M. Ostola :** Nous avons élaboré des critères de désignation. Nous avons lancé un site Internet public et avons conçu d'autres produits de communication dont je vous ai parlé tout à l'heure. Bientôt, nous émettrons un avant-projet des critères de modification et d'entretien des phares patrimoniaux.

De plus, nous avons préparé une trousse de mise en candidature. Si les membres du public désirent soumettre une pétition, ils pourront se renseigner en ligne grâce à la trousse de mise en candidature électronique qui leur permettra de déposer leur pétition. Il s'agit là d'une autre étape importante que je me dois de mentionner.

**Le sénateur Murray :** Ça semble aller. J'ai la loi sous les yeux et j'ai fait quelques traits à hauteur des dispositions à propos desquelles je pensais vous poser des questions, mais je ne le ferai pas, puisque vous nous avez volontairement donné des renseignements.

Voici ce que dit le paragraphe 8(1) de la loi :

Pendant les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente loi, tout ministre fédéral tient et rend accessible au public la liste des phares dont il a la charge et qu'il juge excédentaires compte tenu des exigences opérationnelles...

Tout ça me paraît très fluide. On suppose ici que vous-même, le ministre et d'autres pourriez ajouter des noms à cette liste en cours de route. Toutefois, après deux ans, plus rien. Cette liste sera devenue immuable. Est-ce que j'interprète bien cette disposition?

**M. Ostola :** Il est exigé de rendre cette liste accessible au public. Comme je l'ai dit tout à l'heure, je crois que cette liste est en cours de préparation ou qu'elle est quasiment terminée.

**Le sénateur Murray :** Quand la ministre était ici, elle a parlé de fin mai ou début juin pour cette liste. Je suppose que d'autres listes seront publiées dans les deux prochaines années.

Vous avez expliqué ce que doivent faire les personnes physiques ou morales désireuses d'acquérir un phare pour que le ministre le désigne phare du patrimoine. Après la publication de la première liste, en mai ou en juin, de combien de temps les gens disposeront-ils pour vous adresser des pétitions?

**M. Ostola :** À partir du moment où la loi entrera en vigueur, le 29 mai, le public disposera de deux ans pour soumettre ses pétitions. Cela nous emmènera jusqu'au 29 mai 2012. Autrement dit, la fenêtre pour déposer une pétition est de deux ans.

**Le sénateur Murray :** Pendant deux ans, à partir de l'entrée en vigueur de cette loi, la ministre devra donc recevoir les pétitions. Si, dans un an d'ici, elle publie une autre liste des phares qu'elle juge excédentaires compte tenu des exigences opérationnelles, je suppose que le public disposera alors de deux autres années pour déposer des pétitions.

Il ne sert à rien de déposer une pétition au sujet d'un phare qui n'apparaîtra pas sur la première liste devant être publiée fin mai ou début juin.



**Mr. Shields:** To offer a clarification, the petition is to nominate the lighthouse for designation. The petition applies to any lighthouse, whether it is surplus or not. This is the mechanism by which members of the public will signal to the minister that they would like the minister to consider this lighthouse for designation.

The act clearly establishes a two-year period for the petitioning, and it cannot be extended beyond that.

**Senator Murray:** There has been some discussion at the committee today of the Historic Sites and Monuments Board of Canada, of which you, Mr. Ostola, are the secretary. I also have a reference to the Federal Heritage Buildings Review Office, I think, which I picked out of the earlier transcripts. Does that sound about right? Is that under the Historic Sites and Monuments Board of Canada? If not, where is it?

**Mr. Ostola:** It is not under the Historic Sites and Monuments Board of Canada. The Federal Heritage Buildings Review Office, which was created to help federal custodians appropriately manage the heritage values of their built assets, is under Parks Canada. In fact, it is under my responsibility. That office is intended to support federal heritage buildings and some lighthouses.

**Senator Murray:** That is what I am getting at. Perhaps I missed this, but before this act on heritage lighthouses came in, you had the authority, under whatever various statutes, to designate a lighthouse as a historic site monument, a heritage building or whatever, did you not?

**Mr. Ostola:** There are lighthouses that have designations as federal heritage buildings. However, the Federal Heritage Buildings Review Office and its activities fall under Treasury Board policy on management of real property. Therefore, it is a policy and not a piece of legislation. I also mentioned that there are lighthouses designated as federal heritage buildings.

**Senator Murray:** From whom?

**Mr. Ostola:** From the Government of Canada.

**Senator Murray:** Is this designation under the authority of the Federal Heritage Buildings Review Office?

**Mr. Ostola:** That is correct.

**Senator Murray:** Does this act trump the earlier authority, or can the Treasury Board's Federal Heritage Buildings Review Office continue to make designations irrespective of this act?

**Mr. Ostola:** The activities of the Federal Heritage Buildings Review Office will continue.

**Senator Murray:** Even in respect to lighthouses?

**Mr. Ostola:** That is correct.

**M. Shields :** Il faut préciser que la pétition est destinée à proposer la candidature d'un phare en vue de sa désignation. Une pétition peut donc concerner n'importe quel phare, qu'il soit excédentaire ou pas. C'est le mécanisme en vertu duquel le public indiquera au ministre qu'il souhaite obtenir la désignation de tel ou tel phare.

La loi fixe une période de deux ans pour le dépôt des pétitions et il n'est pas question de la prolonger.

**Le sénateur Murray :** Il a été question, tout à l'heure, de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada dont vous-même, monsieur Ostola, êtes le secrétaire. Dans des transcriptions antérieures, j'ai vu qu'on a aussi parlé du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine. C'est ainsi que ça fonctionne? Ce bureau relève de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada? C'est cela?

**M. Ostola :** Il ne relève pas de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine, qui a été mis sur pied pour aider les responsables fédéraux à correctement administrer les actifs patrimoniaux de leur portefeuille immobilier, relève de Parcs Canada. Il est d'ailleurs placé sous ma responsabilité. Ce bureau a pour vocation d'aider à l'administration des édifices fédéraux à valeur patrimoniale ainsi que de certains phares.

**Le sénateur Murray :** C'est ce que je voulais dire. Je me suis peut-être mal exprimé, mais avant l'avènement de cette loi sur les phares patrimoniaux, vous aviez le pouvoir de classer lieu historique un phare, un bâtiment ou tout autre bien à valeur patrimoniale, n'est-ce pas?

**M. Ostola :** Il y a des phares qui ont été désignés édifice fédéral du patrimoine. Toutefois, le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine et les activités qu'il mène sont régis par la politique sur la gestion des biens immobiliers du Conseil du Trésor. Le texte habilitant est donc une politique et non une loi. J'ai également dit que des phares ont été désignés édifices fédéraux du patrimoine.

**Le sénateur Murray :** Des phares appartenant à qui?

**M. Ostola :** Au gouvernement du Canada.

**Le sénateur Murray :** Cette désignation relève-t-elle de la compétence du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine?

**M. Ostola :** Tout à fait.

**Le sénateur Murray :** Cette loi éclipse-t-elle les pouvoirs antérieurs ou le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine, régi par le Conseil du Trésor, peut-il continuer à faire des désignations sans égard à cette loi?

**M. Ostola :** Le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine continuera ses activités.

**Le sénateur Murray :** Même en ce qui concerne les phares?

**M. Ostola :** Oui.

**Senator Murray:** Is there a process under which someone can petition the Federal Heritage Buildings Review Office? I did not know it existed until this evening, and I have been here for 30 years. Many things exist that I do not know about; it is a big government.

**The Chair:** I think you opened up the potential for another witness.

**Senator Murray:** Is there a way for an ordinary citizen to contact the Federal Heritage Buildings Review Office?

**Mr. Ostola:** Designation is not through a petition process. Treasury Board policy on management of real property requires that the heritage character of federal buildings is managed throughout their life cycle. The policy states that departments must ensure buildings 40 years of age or older are submitted to Parks Canada's Federal Heritage Buildings Review Office for review. An assessment is then carried out to determine their actual heritage value. In some cases, buildings have no heritage value, and in some cases they do.

Activities of the Federal Heritage Buildings Review Office will continue to be carried out within the context of the act.

**Senator Murray:** Thank you; that is helpful.

There have been more than a few sad situations in the past of which I am aware where government decided a lighthouse with iconic status locally was surplus to their requirements. The first thing we knew, people we considered to be government vandals swooped in and burned the lighthouse along with the house in which the lighthouse keepers were living. This is an awful action, and it was not appreciated.

There have also been situations, on which Senator MacDonald and I are now working, where lighthouses have been moved to become an ornament on a government wharf somewhere. In some cases, local people came together to organize for the return of their lighthouse to the area it had originally been located in.

We are working now on a case where the Canadian Coast Guard in Halifax has taken a lighthouse from the northern coast of Cape Breton. I took pictures that show it is surrounded by dumpsters on their site and not accessible to the public. I stood outside the gate to take the photographs. The Coast Guard is resisting action because it is moving to the Bedford Institute of Oceanography, and it wants to take this lawn ornament with along. Cape Bretoners want it returned to them.

I do not expect you to offer an opinion or to get it moved. I simply state for the record that while the minister has accepted the advice of her officials at the Coast Guard, I hope, as a Prince Edward Islander who has appreciation for these matters, that she will relent.

**Le sénateur Murray :** Une procédure permet-elle le dépôt de pétitions auprès du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine? Je ne savais pas qu'il existait avant ce soir et ça fait 30 ans que je suis ici. Il y a bien des choses dont j'ignore l'existence. Nous avons affaire à une grosse administration.

**Le président :** Je crois que vous venez juste d'ouvrir la possibilité que nous invitions un autre témoin.

**Le sénateur Murray :** Un citoyen ordinaire a-t-il la possibilité de communiquer avec le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine?

**M. Ostola :** La désignation ne se fait pas à la suite du dépôt de pétitions. La Politique sur la gestion des biens immobiliers du Conseil du Trésor exige que le caractère patrimonial des édifices fédéraux soit géré tout au long de leur cycle de vie. La politique précise que les ministères doivent faire en sorte que les édifices de 40 ans ou plus soient soumis à l'examen du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine. Ce bureau effectue alors une évaluation pour déterminer la valeur patrimoniale des édifices en question. Il arrive que des édifices n'aient aucune valeur patrimoniale, mais il arrive aussi qu'ils en aient une.

Le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine poursuivra ses activités en regard de la loi.

**Le sénateur Murray :** Merci beaucoup, c'est très utile.

Je sais que, dans le passé, il est arrivé qu'un gouvernement décide qu'un phare ayant une valeur emblématique à l'échelon local soit désigné excédentaire, ce qui est triste. Et puis, soudain, on a appris que des gens, considérés comme des vandales par le gouvernement, ont fait irruption dans les phares en question pour les brûler en même temps que la maison du gardien. C'était un geste abominable qui n'a certes pas été apprécié.

Il est aussi arrivé, et le sénateur MacDonald et moi travaillons d'ailleurs sur ce dossier, que des phares aient été déplacés pour être exposés sur un quai appartenant au gouvernement. À l'occasion, les gens du coin se sont unis pour qu'on rapatrie ces phares là d'où ils avaient été retirés.

Nous sommes en train de travailler sur un dossier où la Garde côtière canadienne à Halifax a pris un phare sur la côte nord du Cap-Breton. J'ai des photos qui montrent que celui-ci est entouré de décharges publiques et qu'il n'est pas accessible à la population. Je les ai prises depuis la barrière. La Garde côtière résiste parce qu'elle va déménager ses installations à l'Institut d'océanographie de Bedford et qu'elle veut emporter cet ornement de jardin avec elle. Les résidents du Cap-Breton, eux, veulent qu'on leur rende leur phare.

Je ne m'attends pas à ce que vous vous prononciez à ce sujet ni à ce que vous déplaciez le phare. Je tenais simplement à dire, pour la transcription, que même si la ministre a accepté les conseils de ses fonctionnaires de la Garde côtière, j'espère qu'en tant que résidente de l'Île-du-Prince-Édouard consciente de toutes ces questions, elle reviendra sur sa décision.



**Senator Hubley:** We must understand how important a lighthouse is to rural communities. Prince Edward Island is an island surrounded by water. We have many lighthouses, although we are a small province.

I have two problems when I consider the situation on Prince Edward Island. I have a problem with the two-year time period allowed for the nomination process, but my larger concern is about the 25 petitioners who must sign the nomination. Each of our Maritime provinces — New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland and Labrador — has lighthouse societies.

What was the consultation process in speaking to these lighthouse societies that are intimately involved in the preservation and know the history of the lighthouses?

**Mr. Ostola:** I appreciate the concern you express about the importance of lighthouses to local communities. We tried to capture that aspect in the designation criteria we developed. Consideration would not be limited to the historical or architectural importance of the lighthouse but would capture those important community values. That is one designation criteria.

To answer your question, I mentioned earlier some communications products that we have developed. We hope to do outreach with the help of the consultative group to ensure that organizations like the one you referred to on Prince Edward Island are aware of the act and the time frame within which petitions must be submitted regarding specific lighthouses where the groups are located. We make the effort to ensure the message gets out and that people hear it.

**Senator Hubley:** That is good. Can a lighthouse society petition on behalf of lighthouses in a province?

**Mr. Ostola:** I understand that a blanket petition could not be submitted for all lighthouses; rather a petition is needed for each lighthouse to be considered a heritage lighthouse.

**The Chair:** The 25 signatures required on the petition do not need to come from the local area. Could they come from a provincial lighthouse association?

**Mr. Ostola:** The requirement is 25 citizens, aged 18 or over, who wish to submit a petition for a given lighthouse — not for all lighthouses in an area.

**The Chair:** One provincial organization could do that for a specific lighthouse.

**Mr. Ostola:** Yes.

**Senator Hubley:** I still have difficulty with 25 names being required. Could one lighthouse society submit 10 petitions for 10 lighthouses they have identified as important in their particular province, or are they limited to one petition?

**Le sénateur Hubley :** Il faut comprendre l'importance que représente un phare pour les collectivités rurales. L'Île-du-Prince-Édouard est entourée d'eau. Nous y avons de nombreux phares, même si nous sommes une petite province.

J'ai deux problèmes quand je considère la situation de l'Île-du-Prince-Édouard. J'ai un problème avec la période de deux ans prévue pour le processus de mise en candidature, mais mon plus gros problème est celui du nombre de pétitionnaires qui doivent être 25. Dans chacune des provinces Maritimes — le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador — il y a des sociétés de phares.

Comment consulte-t-on les sociétés de phares qui interviennent au final dans la préservation de ces bâtiments et qui en connaissent l'historique?

**M. Ostola :** Je comprends les préoccupations que vous exprimez au sujet de l'importance des phares pour les collectivités locales. Nous nous sommes efforcés de tenir compte de ces aspects dans les critères de désignation que nous avons préparés. Il ne faut pas se limiter à la seule importance historique ou architecturale d'un phare, mais tenir compte de l'importante valeur que représente ce genre de bâtiment pour une collectivité. C'est un des critères de désignation.

Pour répondre à votre question, je vous ai dit plus tôt que nous avons élaboré certains produits de communication. Nous espérons rejoindre la population grâce au groupe consultatif afin de nous assurer que des organisations comme celle que vous avez mentionnée pour l'Île-du-Prince-Édouard sont au courant de la loi et des délais imposés pour soumettre les pétitions relativement aux phares qui se trouvent à côté des collectifs intéressés. Il faut s'efforcer de faire passer le message et il faut s'assurer que les gens le recevront.

**Le sénateur Hubley :** C'est bien. Une société de phares peut-elle déposer une pétition concernant des phares dans la province?

**M. Ostola :** Je crois savoir qu'il n'est pas possible de soumettre une pétition générale visant l'ensemble des phares d'une province; chaque phare doit faire l'objet d'une pétition afin que sa candidature soit retenue.

**Le président :** Il n'est pas nécessaire que les 25 signatures exigées pour la pétition soient celles de gens du coin. Ces signatures peuvent-elles émaner d'une association provinciale de phares?

**M. Ostola :** Ce qui est exigé, c'est que 25 citoyens âgés de 18 ans ou plus, qui désirent soumettre une pétition pour un phare donné, signent ce genre de document, mais cela ne peut s'appliquer à tous les phares d'une même région.

**Le président :** Une organisation provinciale pourrait le faire pour un phare en particulier.

**M. Ostola :** Oui.

**Le sénateur Hubley :** Cette exigence de 25 noms me chatouille encore. Une société de phares pourrait-elle soumettre 10 pétitions pour 10 phares qu'elle juge important de désigner dans les limites de sa province, ou ne pourrait-elle déposer qu'une pétition?



**Mr. Ostola:** I can get clarification, but my understanding is that there is no reason 25 citizens aged 18 and over cannot submit a petition for one given lighthouse or another given lighthouse.

**Senator Hubley:** My concern is that there may not be 25 members in a lighthouse society. Twenty-five people are a lot of people on Prince Edward Island. I belong to many organizations.

**Senator Nancy Ruth:** It is easier to win a nomination.

**Senator Hubley:** We will not go there.

Indeed, the value of the lighthouses is appreciated. Is it okay for the same 25 members of a lighthouse society to submit petitions for several lighthouses?

**Mr. Ostola:** The petition would be presented individually for each lighthouse?

**Senator Hubley:** That seems to be the criteria.

**Mr. Ostola:** I do not want to leave the impression that the petitioners must be members of a lighthouse or heritage preservation society. Any interested citizens can sign a petition.

**The Chair:** Citizens of the province or of Canada?

**Mr. Ostola:** Yes, citizens of Canada.

**The Chair:** Do they have to be residents?

**Mr. Ostola:** Not of a given province.

**The Chair:** Any 25 citizens of Canada?

**Mr. Ostola:** That is correct.

**The Chair:** Someone in British Columbia may sign a petition for a lighthouse in Prince Edward Island?

**Mr. Ostola:** Yes. That is my understanding.

**Senator Poirier:** Senator Hubley talked about a lighthouse society. Those who sign the petition do not have to be 25 members of a lighthouse society. If I understand correctly, the lighthouse society can go out to a community and recruit people to sign. Is that right?

**Mr. Ostola:** Your understanding is correct.

**The Chair:** You are on to a good line of questioning.

**Senator Cochrane:** Thank you very much for appearing. In regard to Canadian lighthouses, what role is there for DFO?

**Mr. Ostola:** Under the provisions of the Heritage Lighthouse Protection Act, the Department of Fisheries and Oceans is to develop a list of surplus lighthouses. Again, I want to make it clear that I cannot speak on behalf of the department. As I mentioned earlier, Fisheries and Oceans Canada will be responsible for that list of heritage lighthouses and would do

**M. Ostola :** Je pourrais me renseigner davantage, mais je ne vois aucune raison que 25 citoyens âgés de 18 ans ou plus ne puissent pas déposer une pétition pour un ou plusieurs phares.

**Le sénateur Hubley :** Ce que je crains, c'est que des sociétés de phares ne comptent même pas 25 membres. Vingt-cinq personnes, c'est beaucoup à l'Île-du-Prince-Édouard. Personnellement, j'appartiens à de nombreuses organisations.

**Le sénateur Nancy Ruth :** C'est ainsi plus facile d'obtenir une nomination.

**Le sénateur Hubley :** Je ne m'engagerai pas sur cette voie.

Il est vrai que nous sommes conscients de ce que représentent les phares. Il n'y a donc pas de problème à ce que les mêmes 25 personnes d'une société de phares envoient plusieurs pétitions concernant plusieurs phares?

**M. Ostola :** Une pétition serait présentée pour chaque phare?

**Le sénateur Hubley :** Ça semble être le critère.

**M. Ostola :** Je ne veux pas vous laisser l'impression que les pétitionnaires doivent être membres d'une société de conservation de phares ou de préservation du patrimoine. Tout citoyen intéressé peut signer une pétition.

**Le président :** Tout citoyen d'une province ou du Canada?

**M. Ostola :** Tout citoyen du Canada.

**Le président :** Doivent-ils être résidents?

**M. Ostola :** Pas d'une province donnée.

**Le président :** Donc il peut s'agir de 25 citoyens n'importe où au Canada?

**M. Ostola :** C'est exact.

**Le président :** Quelqu'un qui réside en Colombie-Britannique pourrait signer une pétition pour un phare situé à l'Île-du-Prince-Édouard?

**M. Ostola :** Oui. C'est ce que je crois comprendre.

**Le sénateur Poirier :** Le sénateur Hubley a parlé d'une société de phares. Les 25 personnes qui signent une pétition n'ont pas à être membres d'une société de phares. Si je comprends bien, une société de phares peut faire le tour d'une collectivité afin de mobiliser les gens pour qu'ils signent une pétition. C'est cela?

**M. Ostola :** Vous avez bien compris.

**Le président :** Vous semblez avoir trouvé une bonne piste d'interrogation.

**Le sénateur Cochrane :** Merci beaucoup de comparaître devant nous. Quel est le rôle du MPC en ce qui concerne les phares canadiens?

**M. Ostola :** En vertu de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, le ministère des Pêches et des Océans doit rédiger une liste de phares excédentaires. Je tiens, encore une fois, à préciser que je ne peux m'exprimer au nom de ce ministère. Comme je l'ai dit plus tôt, Pêches et Océans Canada sera responsable de cette liste de phares patrimoniaux et c'est ce

the active negotiation with community groups that might be interested in taking on those lighthouses. That would be one of the primary roles that department would play.

**Senator Cochrane:** Who are the eligible recipients? What types of projects are available for funding, if any? I am referring to recipients who would want to take over these lighthouses. They are Canadians, groups probably, but is there any available funding? Usually when there is a government initiative like this, some funding is available. Is there any?

**Mr. Ostola:** I am not aware of any funding programs that community groups could access for the purposes of taking on a lighthouse.

**Senator Cochrane:** Do you know of any other projects within that same idea that would provide funding? Is there anything that people could latch on to?

**Mr. Ostola:** Not that I am aware of.

**Senator Cochrane:** I have just visited Cape Spear. As you told us, that is a Canadian historic site, and a beautiful one, I might add. Who will be responsible for the roads going to the site? I travelled over that road recently. If that site is privatized, who will be responsible for the highway going up to that site?

**Mr. Ostola:** To be clear, Cape Spear is a national historic site that is managed by Parks Canada. There are no plans to privatize Cape Spear.

**Senator Cochrane:** Let us say it is another site. I am sure there are roads going up to those sites as well, and they will be privatized. Who will be responsible for that? The road is open to anyone. Let us say it is two, three, or four miles before you get to the site. If people are going to buy a site like that, they need to have the highway maintained because that will encourage others to go up and see the site. Who will be responsible?

**Mr. Ostola:** I honestly do not know that there is an easy answer to your question, senator, because there are probably many different situations right across the country depending on which lighthouse we are talking about.

**Senator Nancy Ruth:** Could I follow up on that? I want to answer the question by saying the province is responsible for the roads. However, are some lighthouses in national parks territory? What arrangement do you have for roads if the lighthouse is in a national park?

**Mr. Ostola:** As I mentioned earlier, Parks Canada does have a number of lighthouses within its portfolio, some of which are national historic sites. We manage those in the context of the properties we manage.

**Senator Nancy Ruth:** Does that include the road access?

**Mr. Ostola:** Correct.

ministère qui devra négocier avec les groupes communautaires désireux de prendre la relève pour ces phares. C'est là un des principaux rôles qui incombera à ce ministère.

**Le sénateur Cochrane :** Qui seraient les bénéficiaires admissibles? Quels types de projets, s'il y en a, permettraient de les financer? Je pense à ceux et celles qui voudraient reprendre la gestion de ces phares. Il s'agira de Canadiens, probablement de collectifs, mais est-ce qu'un financement est prévu? En général, dans le cas d'initiatives gouvernementales de ce genre, il y a toujours des fonds quelque part. Est-ce le cas cette fois?

**M. Ostola :** Je ne suis pas au courant de l'existence de programmes de financement auxquels les groupes communautaires pourraient accéder afin de s'occuper d'un phare.

**Le sénateur Cochrane :** Avez-vous entendu parler d'autres projets, obéissant à des objectifs semblables, en vertu desquels un financement serait disponible? Les gens pourraient-ils s'arrimer à un programme existant?

**M. Ostola :** Pas à ce que je sache.

**Le sénateur Cochrane :** Je viens tout juste de visiter le Phare-de-Cape-Spear. Comme vous nous l'avez dit, il s'agit d'un lieu historique canadien, très beau de surcroît. Qui devra se charger de l'entretien de la route conduisant à ce lieu? Je l'ai empruntée récemment. Si ce lieu était privatisé, qui devrait alors entretenir la route qui y mène?

**M. Ostola :** Soyons clairs, Cape Spear est un lieu historique national administré par Parcs Canada et il n'est pas prévu de le privatiser.

**Le sénateur Cochrane :** Alors, supposons la même chose pour un autre site. Je suppose qu'il y a des chemins qui conduisent aux lieux qui seront privatisés. Qui devra en assurer l'entretien? Le réseau routier est public. Supposons que le lieu de visite soit accessible par un chemin de deux, trois ou quatre milles. Si les gens se portent acquéreurs d'un tel lieu, ils devront faire entretenir la route afin d'inciter les visiteurs éventuels à se rendre sur place. Qui sera responsable?

**M. Ostola :** Je n'ai honnêtement pas de réponse à votre question, sénateur, parce que les situations peuvent être très différentes à l'échelle du pays, selon le genre de phare dont on parle.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Puis-je enchaîner sur le même thème? Je vous répondrai en vous disant que c'est la province qui est responsable de l'entretien de la voirie. Toutefois, n'y a-t-il pas des phares situés dans des parcs nationaux? Quelles modalités avez-vous prévues pour l'entretien des routes menant à un phare qui se trouve dans un parc national?

**M. Ostola :** Comme je le disais tout à l'heure, Parcs Canada administre un certain nombre de phares dont quelques-uns sont des lieux historiques nationaux. Dans leur cas, nous appliquons les mêmes règles que pour toutes les propriétés qui font partie de notre portefeuille.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Cela inclut-il les chemins d'accès?

**M. Ostola :** Oui.



**Senator Nancy Ruth:** There is a cut-off, and the responsibility changes.

**Senator Patterson:** I want to understand what will happen in this period between May 29, 2010, when the act comes into force, and May 29, 2012, when it will no longer be possible to petition for declaration of a heritage lighthouse. The first thing that has to happen is there must be a list of surplus lighthouses made available, because that is one way in which a heritage lighthouse can be created; right?

**Mr. Ostola:** Yes.

**Senator Patterson:** When do you anticipate that list being developed and released?

**Mr. Ostola:** As I understand it, that list is being developed by Fisheries and Oceans Canada. I am afraid I cannot give you an exact date for when it will be released. I do not know.

**Senator Patterson:** I am a little puzzled. The list should be made available by federal custodians — I think that is what they are called in the act — in that two-year window between May 29, 2010, and May 29, 2012. It is that same two-year window that has been allowed for petitions. One would hope that the list of surplus lighthouses would be made available early in the process to give time for petitions to be filed within the deadline.

**Mr. Ostola:** Yes.

**Senator Patterson:** I am thinking out loud here, and not for a minute to judge the result of our committee's work, Mr. Chair. Our committee will be looking at the special situation of about 150 lighthouses that are staffed, roughly half on each coast. I am thinking of the possibility that we might determine that a lighthouse has heritage or tourist value and might recommend to the minister that it be declared surplus. As I say, I am not prejudging anything we are going to do, but if that should happen, it should happen early in the two-year process, because of course if we do recommend and the minister agrees that a lighthouse should be declared surplus, we would hope that there would be time for a petition so that it could be properly looked after by a citizens group. There may be some time pressures here. I noted a nod there.

Perhaps not directly related to this, but Parks Canada is in charge of historic sites and monuments. Mr. Ostola, you mentioned historic sites in your presentation, but you did not mention monuments. Are there any historic sites and monuments that have a marine character to them right now? Are there any lighthouses in the inventory of historic sites and monuments that you have now?

**Mr. Ostola:** A number of designated national historic sites across Canada are marine-related. I can give you a couple of examples if that would be helpful. One quite prominent national historic site is *HCMS Haida*, a Second World War warship, located on the Hamilton waterfront. Other examples are the *Hamilton* and the *Scourge* on Lake Ontario, two vessels that sank during the War of 1812. As I said earlier, some lighthouses have

**Le sénateur Nancy Ruth :** Et il y a un point où les responsabilités passent de l'un à l'autre.

**Le sénateur Patterson :** Je veux comprendre ce qui va se passer entre le 29 mai 2010, date d'entrée en vigueur de la loi, et le 29 mai 2012, soit quand il ne sera plus possible de déposer une pétition pour réclamer la désignation d'un phare. Tout d'abord, il faut rendre disponible une liste des phares excédentaires, parce que c'est une des procédures de désignation des phares patrimoniaux. C'est cela?

**M. Ostola :** Oui.

**Le sénateur Patterson :** Quand pensez-vous que cette liste sera prête et diffusée?

**M. Ostola :** Si j'ai bien compris, cette liste est rédigée par Pêches et Océans Canada. Je crains de ne pouvoir vous dire à quelle date exactement elle sera publiée. Je l'ignore.

**Le sénateur Patterson :** Je suis un peu confus. Ce sont les responsables fédéraux — c'est ainsi, je crois, qu'on les appelle dans la loi — qui doivent rendre cette liste disponible dans le délai de deux ans entre le 29 mai 2010 et le 29 mai 2012. C'est le même créneau de deux ans qui a été prévu pour le dépôt des pétitions. On aurait pu espérer que la liste des phares excédentaires soit rendue disponible au début du processus afin de permettre aux pétitionnaires de respecter les délais imposés.

**M. Ostola :** Oui.

**Le sénateur Patterson :** Je suis en train de réfléchir à haute voix, monsieur le président, et loin de moi l'idée de préjuger du résultat des travaux du comité. Notre comité examinera la situation spéciale d'une cinquantaine de phares avec gardiens, c'est-à-dire la moitié de ceux qu'on trouve sur chaque côte. Nous pourrions en venir à la conclusion qu'un phare présente une valeur patrimoniale ou touristique et qu'il vaut la peine de recommander à la ministre de le déclarer excédentaire. Comme je le disais, je ne préjuge pas de l'issue de nos travaux, mais si tel devait être le cas, il faudrait alors le faire assez tôt dans la période de deux ans parce que, si nous devons recommander à la ministre de déclarer un phare excédentaire et si celle-ci devait accéder à notre requête, il faudrait qu'il reste assez de temps pour le dépôt d'une pétition afin qu'un collectif de citoyens puisse prendre la relève. J'ai l'impression que nous risquons d'être un peu serrés par le temps. J'ai remarqué un acquiescement de la tête.

Bien que cela n'ait pas forcément de lien direct avec ce que je viens de dire, Parcs Canada est chargé des sites et des monuments historiques. Monsieur Ostola, vous aviez parlé des lieux historiques dans votre exposé, mais vous n'avez pas parlé des monuments. Avez-vous actuellement dans votre inventaire des lieux et des monuments historiques à caractère maritime? Avez-vous des phares dans votre inventaire de lieux et de monuments historiques?

**M. Ostola :** Nous comptons un certain nombre de lieux historiques nationaux désignés sur le territoire canadien qui ont un lien avec la vie maritime. Je peux vous en donner deux ou trois exemples, si cela peut vous aider. L'un des principaux lieux historiques nationaux est le NCSM *Haida*, bâtiment de la Seconde Guerre mondiale ancré à Hamilton. Il y a d'autres exemples, comme le *Hamilton* et le *Scourge*, dans le lac Ontario,



also been designated as National Historic Sites, so there is clearly a marine tie-in there. Another Parks Canada site is the Gulf of Georgia Cannery National Historic Site located in Steveston, British Columbia. It tells the story of the West Coast salmon fishing industry and reflects our maritime history. Those are a number of examples of the way in which marine history has been commemorated, and there are others as well.

**Senator Patterson:** After this new legislation on heritage lighthouses comes into effect and is active for a period, will it still be possible to have lighthouses fall under your authority through the Historic Sites and Monuments Board?

**Mr. Ostola:** It will be possible for lighthouses to continue to be considered for designation as national historic sites, but national historic sites are owned by provincial and municipal governments, private citizens and various groups across the country, so there will not necessarily be a single owner. They could be owned by many different institutions. However, the possibility to have lighthouses designated national historic sites on the recommendation of the Historic Sites and Monuments Board of Canada would continue.

**The Chair:** This legislation has a sunset date, does it not?

**Mr. Ostola:** It does.

**The Chair:** All designations have to be made before that sunset date. If anything were to happen after that date, it would not come under the purview of this law; is that right?

**Mr. Ostola:** That is correct, because we are talking about two types of designations here.

**The Chair:** I understand that. I understood Mr. Shields to say that you can make an application for any lighthouse, whether it is designated by Fisheries and Oceans as surplus or whether it will eventually be designated as a heritage site. Is it correct that 25 people could apply for any lighthouse?

**Mr. Ostola:** That is correct.

**The Chair:** Any 25 citizens of Canada can at any time apply to take over any lighthouse, whether or not it is designated as a heritage site, but eventually it will have to be designated as surplus to Fisheries and Oceans Canada and designated as a heritage site by your department. Is that correct?

**Mr. Ostola:** In order to be designated as a heritage lighthouse, which is a specific type of designation under the Heritage Lighthouse Protection Act, the time frames indicated in the act would have to be respected. There is a two-year petitioning period.

**The Chair:** For any lighthouse at all?

**Mr. Ostola:** Yes, for any lighthouse at all. The period comes to an end after two years, and then decisions are made no later than 2015, after which, according to the law, there is no further possibility of having a heritage lighthouse designation.

deux bâtiments qui ont été coulés durant la guerre de 1812. Comme je le disais tout à l'heure, certains phares ont également été désignés lieux historiques nationaux, si bien qu'on peut vraiment parler d'un lien avec la vie maritime. Un autre lieu dont s'occupe Parcs Canada est le lieu historique national Gulf of Georgia Cannery à Steveston, en Colombie-Britannique. Dans ce lieu qui reflète notre histoire maritime, on présente l'industrie de la pêche au saumon sur la côte Ouest. Il y a bien d'autres exemples de la façon dont nous commémorons notre histoire maritime.

**Le sénateur Patterson :** Après que cette nouvelle loi sur les phares patrimoniaux aura été en vigueur pendant un certain temps, est-ce que des phares pourront continuer de relever de votre compétence par le truchement de la Commission des lieux et monuments historiques?

**M. Ostola :** Il demeurera possible d'étudier la désignation de phares en tant que lieux historiques nationaux, mais il n'y aura pas forcément un seul et unique propriétaire étant donné que les lieux historiques nationaux appartiennent aux gouvernements provinciaux ou municipaux, à des citoyens ou à des collectifs. Beaucoup d'institutions peuvent posséder ces lieux. Toutefois, il sera encore possible de faire désigner des phares lieux historiques nationaux sur la recommandation de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

**Le président :** Cette loi est de portée limitée dans le temps, n'est-ce pas?

**M. Ostola :** Oui.

**Le président :** Toutes les désignations devront être faites avant une certaine date et tout ce qui se produira après ne tombera pas sous le coup de cette mesure, c'est exact?

**M. Ostola :** C'est exact parce qu'on parle ici de deux types de désignations.

**Le président :** Je comprends. J'ai cru entendre M. Shields nous dire qu'il est possible de demander la désignation d'un phare ayant été déclaré excédentaire par Pêches et Océans ou étant destiné à devenir un lieu du patrimoine. Est-il exact que 25 personnes peuvent demander la désignation d'un phare?

**M. Ostola :** C'est exact.

**Le président :** Vingt-cinq citoyens canadiens peuvent, n'importe quand, demander à assumer la responsabilité d'un phare, que celui-ci ait ou pas été désigné lieu du patrimoine, mais au final il devra être déclaré excédentaire par Pêches et Océans Canada et être désigné lieu du patrimoine par votre ministère. C'est exact?

**M. Ostola :** Pour la désignation de phare patrimonial, qui est une désignation particulière en vertu de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, il faudra respecter le délai prescrit par la loi. La période prévue pour le dépôt des pétitions est de deux ans.

**Le président :** Pour n'importe quel phare?

**M. Ostola :** Oui, pour n'importe quel phare. La période arrivera à terme au bout de deux ans et les décisions seront prises au plus tard en 2015, après quoi, d'après la loi, il ne sera plus possible de demander qu'un phare soit désigné phare patrimonial.

**The Chair:** I hope that we can make that process clear to people. They can apply for any lighthouse in Canada, and eventually it will go through the process of being declared surplus and being given a designation and so on.

**Mr. Shields:** To clarify, that is any lighthouse in Canada owned by the federal government.

**The Chair:** Yes. Is your website easily accessible? If I searched for "lighthouses," would it come up, or do I have to go through Parks Canada?

**Mr. Ostola:** The best way is to access it through the Parks Canada website.

**The Chair:** Some people may not know it is operated by Parks Canada. People in Fogo might want to find out if they can make a petition for their lighthouse, and they might not know that the process is operated by Parks Canada; they may just know that they want a lighthouse. If they search "lighthouse," will your site come up?

**Mr. Ostola:** I honestly do not know that it will, senator.

**The Chair:** If it does not, we may have a communications problem. We have had experience with complicated government sites. To get to the Senate, you used to have to go through the Parliament of Canada. Some people did not know that the Senate was part of the Parliament of Canada; they thought the Parliament of Canada was just the House of Commons. It is changed now, but initially you had to go through the Parliament of Canada site, which was complicated.

If this is going to be accessible by people, there must be a simple process whereby you just search "lighthouses" and the site comes up.

**Senator Manning:** I want some numbers on lighthouses versus light stations. It is my understanding that there is a difference. We have information that a couple of years ago there were 264 staffed lighthouses in Canada and today only 51 remain staffed. I know that your concern is not with staffing or de-staffing, but will the list of possible historic lighthouses come from that 264?

In some cases light stations may be de-staffed, but the Coast Guard will provide automated service there. At the same time, there could be a lighthouse on that particular site. Am I correct in saying that? How would it work if the lighthouse is de-staffed and they do not need the lighthouse itself? The fixed light may not be part of the lighthouse.

A lighthouse may be surplus to the department and given a heritage designation, but there may be a light station on that site. What happens in such cases?

**Le président :** J'espère que nous pourrions présenter clairement ce processus aux gens, leur dire qu'ils pourront réclamer la désignation de n'importe quel phare au Canada et que celui-ci pourra être déclaré excédentaire et recevoir la désignation de phare patrimonial.

**M. Shields :** Je tiens à préciser que cela concerne tous les phares au Canada appartenant à l'État fédéral.

**Le président :** Oui. Est-il facile d'accéder à votre site Internet? Si je fais une recherche avec le mot « phares », vais-je aboutir où il faut ou devrais-je passer par Parcs Canada?

**M. Ostola :** Le mieux est de passer par le site web de Parcs Canada.

**Le président :** Tout le monde ne sait pas forcément que c'est Parcs Canada qui s'en occupe. Les résidents de Fogo voudront peut-être déterminer s'il leur est possible de pétitionner pour obtenir la désignation de leur phare, mais ils risquent d'ignorer que le processus est administré par Parcs Canada. Tout ce qu'ils sauront, c'est qu'ils veulent un phare. S'ils cherchent à partir du mot « phare », est-ce que votre site apparaîtra?

**M. Ostola :** Très honnêtement, je l'ignore, sénateur.

**Le président :** Eh bien, si ce n'est pas le cas, nous avons peut-être un problème de communication. Nous avons déjà vu ce que ça donne avec des sites compliqués du gouvernement. Avant, pour accéder au site du Sénat, il fallait passer par celui du Parlement du Canada. Certains ne savaient pas que le Sénat fait partie du Parlement du Canada et ils croyaient que le Parlement se limitait à la Chambre des communes. Tout ça a été changé depuis, mais au début, il fallait passer par le site du Parlement du Canada, ce qui était compliqué.

Pour que ce soit accessible, il faut que le processus d'interrogation soit simple et qu'en cherchant « phares », le nom du site apparaisse.

**Le sénateur Manning :** Je voudrais savoir combien il y a de phares et de stations de phare. J'ai cru comprendre qu'il y a une différence entre les deux. On nous a dit que, il y a deux ou trois ans, il y avait 264 phares avec gardiens au Canada et qu'aujourd'hui, il n'y en a plus que 51. Je sais que vous ne vous occupez pas des questions de dotation des phares, mais pouvez-vous me dire si la liste des phares susceptibles d'être désignés phares historiques sera dressée à partir des 264 phares avec gardiens?

Certaines stations de phares pourraient ne plus être gardées, mais la Garde côtière assurera alors un service automatisé. Par ailleurs, il pourrait y avoir un phare au même emplacement. Est-ce que je me trompe? Qu'advierait-il si l'on retirait le gardien du phare et que la Garde côtière n'ait plus du tout besoin du bâtiment? Il n'est pas nécessaire d'installer un feu fixe dans un phare désaffecté.

Il serait possible de déclarer qu'un phare est excédentaire pour le ministère et de le désigner phare du patrimoine, mais il pourrait y avoir une station de phare au même emplacement. Que se produirait-il dans de tels cas?



**Mr. Ostola:** That is a hypothetical situation. Perhaps local or other citizens would be interested in submitting a petition for the historic lighthouse, the lighthouse that had heritage value and not so much a modern aid to navigation.

**Senator Manning:** It is possible there could be on one site a lighthouse that can be designated as a heritage site and a light station that would be operated under the Coast Guard?

**Mr. Ostola:** That may well be possible.

**Senator Manning:** I guess we have to wait and see.

Is there any review mechanism after the two-year period during which a lighthouse is turned over to an individual or group? If after a number of years the place is unkept and becomes an eyesore, is there a mechanism to take it back or to do something else with it, or does the government cut itself clear of it forever? I do not see a review mechanism in the act, and I am wondering whether I am missing something.

**Mr. Ostola:** That is correct. In the Heritage Lighthouse Protection Act there is no provision for the type of review or follow-up that you are describing.

**Senator Manning:** Is that on purpose? I am surprised that there is no such provision. Is the plan simply for the government to rid itself of these lighthouses? Was there ever a discussion in your meetings about a review mechanism beyond the two years?

**Mr. Ostola:** Not in our meetings, certainly.

**Senator Manning:** I am surprised at that.

Further on designation of the lighthouses, on some sites there may be other buildings, such as a residence or storage facilities for public consumption. Under the act, other buildings on the site would be considered part of the heritage package. Is that correct?

**Mr. Ostola:** In certain circumstances, they could be considered part of the heritage lighthouse.

**Senator Manning:** Is there anything in the act that would prevent an individual or group from taking the lighthouse and turning it into a private business of some nature?

**Mr. Ostola:** In the case of a surplus lighthouse, if no community group came forward to assume responsibility, then, as I mentioned earlier, no designation would occur. At that point, normal disposal processes would apply. In that context, it is possible that a lighthouse could be acquired or purchased and used for any number of purposes.

**Senator Raine:** Could it be destroyed or moved? Has that ever happened?

**Mr. Ostola:** Normal disposal processes would apply, assuming that a lighthouse was not designated heritage.

**M. Ostola :** C'est une situation hypothétique. On peut imaginer que les résidents de l'endroit ou d'autres citoyens déposeraient une pétition pour obtenir la désignation de lieu historique, mais si l'on peut reconnaître une valeur patrimoniale à un phare, ce n'est pas vraiment le cas des aides modernes à la navigation.

**Le sénateur Manning :** Ne peut-on pas imaginer qu'un phare susceptible d'être désigné lieu du patrimoine soit co-implanté avec une station de phare exploitée par la Garde côtière?

**M. Ostola :** C'est tout à fait imaginable.

**Le sénateur Manning :** Alors, nous verrons bien.

Existe-t-il un mécanisme d'examen, au terme de la période de deux ans, en vertu duquel un phare pourra être cédé à un particulier ou à un collectif? Il peut arriver qu'après un certain nombre d'années, le phare ne soit pas bien entretenu et qu'il défigure le paysage; a-t-on prévu un mécanisme permettant de le reprendre ou d'en faire quelque chose d'autre ou le gouvernement n'aura-t-il à ce moment-là plus rien à voir avec ce genre d'installation? Je ne trouve pas de mécanisme d'examen de ce genre dans la loi et je me demande si j'ai raté quelque chose.

**M. Ostola :** Non. La Loi sur la protection des phares patrimoniaux ne prévoit pas le genre d'examen ni de suivi que vous venez de décrire.

**Le sénateur Manning :** Est-ce voulu? Je suis surpris de ne pas voir ce genre de disposition. Est-il simplement prévu que le gouvernement se débarrasse une bonne fois pour toutes de ces phares? Dans vos réunions, n'avez-vous pas parlé de la possibilité d'adopter un mécanisme d'examen une fois la période de deux ans écoulée?

**M. Ostola :** Pas dans nos réunions, c'est sûr.

**Le sénateur Manning :** Je m'en étonne.

En plus du phare on peut trouver, dans certains endroits, des annexes comme la résidence du gardien ou un entrepôt d'usage public. Or, en vertu de la loi, les autres bâtiments se trouvant sur le même lieu pourraient également faire l'objet de la désignation patrimoniale. Est-ce exact?

**M. Ostola :** Dans certaines situations, ces bâtiments pourraient être considérés comme faisant partie du phare patrimonial.

**Le sénateur Manning :** Y a-t-il quoi que ce soit dans la loi qui pourrait empêcher un particulier ou un collectif de prendre un phare à sa charge, puis de le transformer en entreprise privée?

**M. Ostola :** Dans le cas des phares excédentaires, si aucun groupe communautaire ne se propose pour en assumer la responsabilité aucune désignation ne sera envisageable, comme j'en ai dit plus tôt. À partir de là, c'est la procédure normale d'aliénation qui s'enclenchera. Dans ces conditions, une personne morale ou physique pourra acheter ou acquérir le phare et lui donner la vocation qu'elle voudra.

**Le sénateur Raine :** Pourrait-il être détruit ou déplacé? Est-ce que c'est déjà arrivé?

**M. Ostola :** C'est le processus normal d'aliénation qui entrerait en vigueur à supposer que le phare ne soit pas désigné phare patrimonial.



**Senator Manning:** I read through the act. Concerns have been raised by some members this evening in relation to public knowledge. For clarification, before a lighthouse can be turned over to a community group, organization or individual, a public meeting would be held in the relevant community, region or area to explain what is happening with the lighthouse. Is that correct?

**Mr. Ostola:** You are referring to the part of the act that concerns heritage lighthouses in the federal inventory. We are talking about a lighthouse that continues to be the property of the federal government. At some point in the future, a department may say that although this lighthouse has been designated heritage, this department no longer requires the lighthouse for operational needs. At that point, before the lighthouse can be disposed of, a public meeting is required and announcements must be published in the local newspapers advising citizens of the fact.

**Senator Manning:** That would be after the fact of designation.

**Mr. Ostola:** Yes, that is correct for lighthouses that remain within the federal inventory.

**Senator Manning:** What happens to those that are not within the federal inventory? If the minister decides that an undesignated lighthouse that is not part of the inventory will be put for disposal, is there a public meeting about it?

**Mr. Shields:** To clarify, the public notice and the public meeting clauses apply to lighthouses that will be sold or transferred out of the federal inventory. At the risk of contradicting my superior, there is no distinction between that taking place two years from now or ten years from now. For a lighthouse that will be sold or transferred after designation, there will be a public notice and a public meeting. There is an exception to the public meeting. If the lighthouse is transferred to another order of government, there is no requirement for a public meeting.

**The Chair:** Senator Patterson had a supplementary on that point.

**Senator Patterson:** Yes. At section 16 of the act, there are provisions allowing the minister to establish criteria for the maintenance of heritage lighthouses that are in keeping with national and international standards for the conservation of heritage property. His concern was about it being altered. These criteria are not regulations. Is that correct? Are they considered policy? Would a regulatory power be associated with these criteria?

**Mr. Ostola:** Alteration and maintenance criteria fall under the act, and there would be an obligation to apply those criteria.

**Senator Patterson:** How would they be enforced?

**Mr. Ostola:** It would be the responsibility of the department in question to apply those criteria.

**Senator Patterson:** How would they apply those criteria?

**Le sénateur Manning :** J'ai lu la loi. Certains membres de ce comité ont exprimé des réserves, ce soir, relativement à l'information du public. Dites-moi, avant qu'un phare ne soit cédé à un groupe communautaire, à une organisation ou à un particulier, il y aura bien une séance d'information publique d'organisée dans la collectivité, la région ou la zone concernée afin d'expliquer aux gens ce qu'il adviendra du phare. Je me trompe?

**M. Ostola :** Vous parlez de la partie de la loi qui concerne les phares patrimoniaux inscrits à l'inventaire fédéral. Il est donc question de phares qui demeurent propriété du gouvernement fédéral. À un moment donné, dans l'avenir, un ministère pourra décréter que, bien que son phare ait été désigné phare patrimonial, il n'en a plus besoin dans le cadre de ses opérations. Dès lors, avant que le phare ne soit aliéné, il faudra organiser une réunion publique et publier des annonces dans les journaux locaux pour en informer les citoyens.

**Le sénateur Manning :** Tout cela interviendrait après la désignation.

**M. Ostola :** C'est vrai pour les phares demeurant inscrits à l'inventaire fédéral.

**Le sénateur Manning :** Qu'advient-il des phares qui ne sont pas inscrits sur cet inventaire? Si la ministre décidait de se départir d'un phare non désigné qui ne fait pas partie de l'inventaire, organiseriez-vous une réunion publique à ce sujet?

**M. Shields :** Je tiens à préciser que les dispositions relatives à l'avis public et à la réunion publique concernent les phares apparaissant à l'inventaire fédéral qui sont vendus ou cédés. Au risque de contredire mon patron, je dirais qu'il n'y a pas de différences entre ce qui se produira dans deux ans et ce qui interviendra dans dix ans d'ici. Chaque fois qu'un phare sera vendu ou transféré après avoir été désigné phare patrimonial, il y aura publication d'un avis et tenue d'une réunion publique. Il existe une exception en ce qui concerne la réunion publique. En effet, si le phare est transféré à un autre ordre de gouvernement, il ne sera pas nécessaire d'en organiser une.

**Le président :** Le sénateur Patterson désire poser une question supplémentaire à ce sujet.

**Le sénateur Patterson :** Effectivement. À l'article 16 de la loi, il est dit que le ministre doit établir, pour la modification des phares patrimoniaux, des critères et des procédures répondant aux normes nationales et internationales de conservation des biens patrimoniaux. Mon collègue parlait de la modification de la vocation d'un phare. Ces critères ne sont pas énoncés dans le cadre d'un règlement, je me trompe? Forment-ils une politique? Existe-t-il des pouvoirs de réglementation associés à ces critères?

**M. Ostola :** Les critères de modification et d'entretien découlent de la loi et leur application serait obligatoire.

**Le sénateur Patterson :** Comment les faire respecter?

**M. Ostola :** Il appartiendrait au ministère en question de faire respecter ces critères.

**Le sénateur Patterson :** Comment s'y prendrait-il?

**Mr. Ostola:** No lighthouses have been designated heritage to date, because the act has not come into force. Let us use the same example of Cape Spear. If a member of the public petitions to have it designated heritage and it receives designation, then Parks Canada would apply the alteration and maintenance standards to the required level to ensure that they are followed appropriately.

**Senator Patterson:** What enforcement mechanism would Parks Canada have to ensure that it is done appropriately?

**Mr. Ostola:** We would be required to do it.

**The Chair:** Are there regulations in support of the act? Most acts have regulations associated with them.

**Mr. Ostola:** I am not aware of the regulations under the act.

**Senator Raine:** I am starting to understand that there are two different pools, if you like. One pool includes those that Fisheries and Oceans Canada is keeping, which are not surplus, and the other pool is of those that Fisheries and Oceans Canada declares surplus to its needs. The public can petition both those groups to be designated heritage, and the public should not assume that the federal government will declare them heritage. If in this two-year period they do not get the heritage label and Fisheries and Oceans Canada decides to make them surplus, they are kind of out to lunch. Is that right?

**Mr. Ostola:** You are right in pointing out that there are two streams and that the public can petition to have heritage lighthouses designated in both streams. That is correct.

**Senator Manning:** I have a couple of quick questions. Have the criteria stated in section 16(a), (b) and (c) been established? Could the committee have a copy of that?

**Mr. Ostola:** Currently, we are finalizing a proposal that we hope to have ready in the near future.

**Senator Manning:** It would come in handy for us because we will have questions asked of us when we travel.

**Mr. Ostola:** Once the criteria are approved, I see no problem in providing a copy for the committee.

**Senator Manning:** I will go back to staffed lighthouses. The minister requested that the committee address the concerns around the de-staffing of lighthouses. The proposed act coincides with that, so we invited you to appear before the committee. Currently in Newfoundland and Labrador, there are about 53 lighthouses, 23 that are staffed and automated and 30 that are not staffed. I am sure there are other lighthouses. Of the 53, do you know how many will go forward on this list? Fisheries and Oceans Canada and the Coast Guard did some work on these lighthouses over the past couple of years.

**M. Ostola :** Jusqu'ici, aucun phare n'a été désigné phare patrimonial parce que la loi n'est pas encore entrée en vigueur. Reprenons l'exemple du Phare-de-Cape-Spear. Si un particulier pétitionnait pour faire désigner une installation phare patrimonial et que sa démarche aboutisse, Parcs Canada appliquerait alors les normes relatives à la modification et à l'entretien des phares, au niveau exigé, afin de s'assurer qu'elles sont correctement appliquées.

**Le sénateur Patterson :** De quel mécanisme d'application Parcs Canada dispose-t-il pour s'assurer que tel sera le cas?

**M. Ostola :** C'est une obligation qui nous est faite.

**Le président :** Y a-t-il un règlement découlant de la loi? La plupart des lois sont accompagnées de règlements d'application.

**M. Ostola :** À ce que je sache, aucun règlement ne découlera de cette loi.

**Le sénateur Raine :** Je commence à comprendre que nous avons affaire à deux bassins, si je puis m'exprimer ainsi. D'un côté, il y a les phares qui relèvent de Pêches et Océans Canada et qui ne sont pas excédentaires et, de l'autre, il y a les phares que ce même ministère déclare excédentaires par rapport à ses besoins. Le public peut pétitionner pour ces deux grands groupes de phares en vue de les faire désigner phares patrimoniaux et le public ne doit pas supposer que l'État fédéral exaucera ce genre de demande. Si, dans la période prévue de deux ans un phare n'obtient pas la désignation patrimoniale et que Pêches et Océans Canada décide de le déclarer excédentaire, le phare en question sera retiré du lot, n'est-ce pas?

**M. Ostola :** Vous avez raison de souligner qu'il y a deux scénarios possibles et que le public peut déposer une pétition pour qu'un phare soit désigné phare patrimonial dans les deux cas de figure. C'est exact.

**Le sénateur Manning :** J'ai deux ou trois questions brèves à vous poser. Les critères dont il est question aux paragraphes a), b) et c) de l'article 16 ont-ils déjà été établis? Le comité pourrait-il en avoir copie?

**M. Ostola :** Nous sommes en train d'apporter une touche finale à notre proposition en la matière et nous espérons que le document sera bientôt prêt.

**Le sénateur Manning :** Cela nous serait utile de l'avoir, parce que nous aurons des questions à poser lors de nos déplacements.

**M. Ostola :** Une fois que les critères auront été approuvés, je ne vois pas de problème à ce que nous en fassions parvenir une copie au comité.

**Le sénateur Manning :** Je vais revenir sur la question des phares avec gardiens. La ministre a demandé au comité de lui faire part de ses préoccupations au sujet du retrait des gardiens. Comme cette loi coïncide avec cette réalité, nous avons décidé de vous inviter à témoigner. Pour l'instant, on compte environ 53 phares à Terre-Neuve-et-Labrador dont 23 sont automatisés avec gardiens et 30 n'ont pas de gardiens. Je suis certain qu'il y a d'autres phares en plus de ceux-là. Sur ces 53, savez-vous combien seront inscrits sur cette liste? Au cours des deux dernières années, Pêches et Océans Canada et la Garde côtière ont effectué des travaux sur ces phares.



You may not be able to completely answer the question, but could you give us some idea of how a lighthouse would be designated? For instance, if Fisheries and Oceans Canada were to decide it is surplus for the department, does it automatically make it a heritage lighthouse?

**Mr. Ostola:** No, it does not.

**Senator Manning:** If we look at the 53 lighthouses in Newfoundland and Labrador, and they say there are 26 of those that are surplus to us, then what happens?

**Mr. Ostola:** A lighthouse can be declared surplus, and there is also the aspect of the lighthouse that remains in the federal inventory. However, we will talk about the lighthouses declared surplus. There is an opportunity over a two-year period for interested members of the public — lighthouse societies, individual citizens or other interested groups — to submit a petition to have that surplus lighthouse nominated as a heritage lighthouse.

That is how the process works. However, the important thing about surplus lighthouses as opposed to the ones that remain in the inventory is that, for a designation to happen, petitions for those must be accompanied by a commitment from a group that says it is prepared to take the property on.

**Senator Manning:** The process of determining the heritage then would go to the committee that you are part of. Is that correct?

**Mr. Ostola:** The petition would be submitted, and the appropriate research would be done, including historical research based on the criteria, community values, heritage values and historical values. That information would be submitted to the consultative group and the Historic Sites and Monuments Board of Canada. They would debate it, look at the information and then arrive at a recommendation, either positive or negative. That is another aspect of this: Just because a lighthouse is petitioned for does not mean it will be a heritage lighthouse at the end of the day. A recommendation would be made to the minister. That is how the process would work.

**The Chair:** I understand how members of the Historic Sites and Monuments Board of Canada are appointed, but how is the consultative group appointed? Who appoints it and how is it made up?

**Mr. Ostola:** Under the act, the minister can seek advice and seek help from citizens. A consultative group was appointed, and it consists of four members. Their role is to provide their grassroots perspective and their knowledge of lighthouses to the benefit of the Historic Sites and Monuments Board of Canada as the board is developing recommendations to the minister.

They have met with members of the board on a couple of occasions, and they have had an opportunity to review materials, such as the proposed designation criteria, which were approved. They provided their advice to the board, and then the board made a recommendation to the minister.

Vous ne serez peut-être pas en mesure de répondre complètement à ma question, mais pourriez-vous nous donner une idée du nombre de phares susceptibles d'être désignés? Par exemple, si Pêches et Océans décidait de déclarer un phare excédentaire au vu de ses besoins, celui-ci deviendrait-il automatiquement phare patrimonial?

**M. Ostola :** Non.

**Le sénateur Manning :** Que se passera-t-il alors dans le cas des 53 phares de Terre-Neuve et du Labrador étant donné que Pêches et Océans et la Garde côtière nous disent que 26 d'entre eux sont excédentaires?

**M. Ostola :** Un phare peut être déclaré excédentaire, mais il faut aussi considérer qu'un phare peut demeurer sur l'inventaire fédéral. Cependant, je vais vous parler des phares déclarés excédentaires. Pendant la période de deux ans, les membres du public intéressés — soit les sociétés de phares, les particuliers ou les collectifs — auront la possibilité de soumettre une pétition pour qu'un phare excédentaire obtienne la désignation de phare patrimonial.

C'est ainsi que ça fonctionne. Cependant, ce qu'il faut retenir dans le cas des phares excédentaires, par rapport à ceux qui demeurent inscrits à l'inventaire, c'est que, pour qu'il y ait désignation, il faut que les pétitions soient assorties de l'engagement des pétitionnaires d'entretenir la propriété par la suite.

**Le sénateur Manning :** C'est alors que, dans le cadre de la procédure de désignation, intervient le comité dont vous faites partie. C'est cela?

**M. Ostola :** La pétition serait déposée, on ferait les recherches qui s'imposent, y compris les recherches historiques en regard des critères établis pour la valeur pour la collectivité, la valeur patrimoniale et la valeur historique. Toute cette information serait soumise au groupe consultatif et à la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Ces gens-là débattraient de la question, examineraient les informations disponibles et formuleraient une recommandation, positive ou négative. Ça, c'est l'autre aspect de la question. Ce n'est pas parce qu'un phare fait l'objet d'une pétition qu'il deviendra forcément phare patrimonial au terme du processus. Une recommandation sera adressée au ministre. C'est ce qui est prévu pour le processus.

**Le président :** Je sais comment sont nommés les membres de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, mais comment cela se passe-t-il dans le cas du groupe consultatif? Qui en nomme les membres et quelle en est la composition?

**M. Ostola :** En vertu de la loi, le ministre peut demander conseil et aide aux citoyens. C'est ainsi qu'a été constitué un groupe consultatif composé de quatre membres. Son rôle consiste à apporter le point de vue de la population et à faire bénéficier la Commission des lieux et monuments historiques du Canada de sa connaissance des phares, puisque la commission adresse des recommandations au ministre.

Le groupe a rencontré la commission à deux ou trois reprises et il a pu, en ces occasions, examiner la documentation comme le projet de critères de désignation qui a été approuvé. Il a conseillé la commission qui a ensuite adressé une recommandation à la ministre.



**The Chair:** Is this four people for all of Canada?

**Mr. Ostola:** It is.

**The Chair:** Why only four? Do four people know about the whole country?

**Mr. Ostola:** I am sorry; I have been reminded there are five members. I had not included the former senator in the group. There are five representatives.

**The Chair:** Who is the former senator?

**Mr. Ostola:** Senator Carney.

**The Chair:** Senator Carney and four others. Does it represent the whole country? Are there regions represented on the consultative group?

**Mr. Ostola:** It was not created on a regional basis, but certainly the West Coast and East Coast and the centre of Canada are represented.

**Senator Cochrane:** From a staffing perspective, what does such a designation mean?

**Mr. Ostola:** Do you mean the staff at lighthouses?

**Senator Cochrane:** Yes.

**Mr. Ostola:** I cannot really comment on that because I am not familiar with staffing at lighthouses or that issue.

**Senator Cochrane:** We do have quite a number of them, I would say.

**Mr. Ostola:** I honestly do not know. That is not an aspect of this issue that I am really familiar with. I think the Department of Fisheries and Oceans would be the ones to ask about that.

**Senator Hubley:** If a lighthouse is on Aboriginal land or happens to be on a reserve, is it treated any differently?

**Mr. Ostola:** That is a very good question. I do not have an answer right now, but we can get you an answer to that question.

**Senator Hubley:** I am not sure that there are any lighthouses on Aboriginal land, but I know they are in close proximity on Prince Edward Island. There may be an interest there, and if a lighthouse were to disappear, they might be interested in being involved. Therefore, I would be interested in knowing if there are any special thoughts along that line.

**Senator Poirier:** When a group puts in a petition to have a lighthouse designated as a heritage site and it is accepted, is the lighthouse transferred over to them, or is there a fee? Is there a sale?

**Mr. Ostola:** If I understand the question you are asking, you are saying a lighthouse is surplus and a petition is submitted. Assuming the petition was submitted, the research was carried out, and that it was, in fact, a heritage lighthouse, then an agreement would have to be negotiated between, in most cases if

**Le président :** Il s'agit de quatre personnes pour tout le Canada?

**M. Ostola :** Oui.

**Le président :** Pourquoi quatre? Est-ce que quatre personnes connaissent tout le pays?

**M. Ostola :** Excusez-moi, on vient de me rappeler qu'il y a cinq membres. J'avais oublié un ancien sénateur. Il y a donc cinq représentants.

**Le président :** Qui est l'ancien sénateur?

**M. Ostola :** Le sénateur Carney.

**Le président :** Le sénateur Carney et quatre autres personnes. Et c'est ce groupe qui représente tout le pays? Est-ce que les régions sont représentées?

**M. Ostola :** Le groupe n'a pas été créé pour représenter des régions, mais les côtes Est et Ouest, de même que le Centre du Canada, sont représentés.

**Le sénateur Cochrane :** Quelles sont les conséquences d'une telle désignation sur le plan de la dotation en personnel?

**M. Ostola :** Vous voulez parler des gardiens de phare?

**Le sénateur Cochrane :** Oui.

**M. Ostola :** Je ne peux pas vraiment vous en parler parce que je ne connais pas la question de la dotation des phares.

**Le sénateur Cochrane :** C'est qu'il y en a beaucoup.

**M. Ostola :** Honnêtement, je l'ignore. Ce n'est pas un aspect que je connais bien. Je pense que c'est aux fonctionnaires du ministère des Pêches et des Océans que vous devriez poser cette question.

**Le sénateur Hubley :** Un phare se trouvant sur des terres autochtones ou sur une réserve fera-t-il l'objet d'un traitement différent?

**M. Ostola :** Voilà une excellente question. Je n'ai pas la réponse tout de suite, mais je pourrais vous l'obtenir pour plus tard.

**Le sénateur Hubley :** Je ne suis pas certaine qu'il y ait des phares sur des terres autochtones, mais je sais qu'il y en a qui se trouvent à proximité de telles terres sur l'Île-du-Prince-Édouard. Les gens sur place pourraient s'intéresser à de tels phares, ils pourraient vouloir intervenir dans le cas d'un phare menacé de disparaître. Je me demandais donc si vous avez pensé à ce genre de situation à un moment donné.

**Le sénateur Poirier :** Quand un collectif dépose une pétition pour demander la désignation d'un phare et que cette désignation est acceptée, le phare patrimonial est-il ensuite cédé au collectif ou celui-ci doit-il payer quelque chose? S'agit-il d'une vente?

**M. Ostola :** Si j'ai bien compris votre question, vous parlez d'un phare excédentaire faisant l'objet d'une pétition. À supposer que la pétition ait été déposée, que les recherches aient été effectuées et qu'il soit décrété qu'il s'agit d'un phare patrimonial, une entente est alors négociée entre le collectif en question et, la

not all, the Department of Fisheries and Oceans and the group in question. I assume that the terms and conditions of the transfer of the property would be worked out in that agreement.

**Senator Poirier:** It does not mean that all transfers of a designated heritage lighthouse are all treated the same across the country, does it?

**Mr. Ostola:** I do not know that they will be treated the same across the country. Circumstances may vary depending on where they are and their particular situations.

**Senator Poirier:** Is it based on the condition of the lighthouse, the structure or the amount of upkeep that needs to be done? Are those some of the criteria looked at?

**Mr. Ostola:** It is difficult to say; that would depend on the negotiating that would take place between the department and the group. The nature of the agreement or the business plan that would be developed to transfer the lighthouse and how that would happen would be dwelt with between them.

**Senator Poirier:** It is not based on property value, then, is it?

**Mr. Ostola:** Not to my knowledge, no, but I could not say that it is not a factor that would be considered.

**Senator Hubley:** Transferring the deed is a legal thing. What about the land the lighthouse sits on?

**Mr. Ostola:** Our understanding is that the land would accompany the lighthouse.

**Senator Hubley:** Is there an amount, or is it just through time that it has been designated as the lighthouse and the area around it?

**Mr. Ostola:** I am not really sure. I think it is important to highlight that different lighthouses will find themselves in different situations. Some may have a great deal of land and some very little. The situations would vary.

**The Chair:** That is why we need an answer to Senator Hubley's question. How much land are you getting? You could ask for a few acres and sell it off for building lots or something. It is important for us to get the answer to that question.

**Mr. Ostola:** I believe the Department of Fisheries and Oceans may be able to help you with that because they will know the portfolio and what land, what acreage, is associated with different lighthouses.

**Senator Raine:** I want to go back to the two streams. If a non-profit group or community group wants to petition for one of those lighthouses that Fisheries and Oceans Canada declares non-surplus to become a heritage lighthouse, does a non-profit group still need to have a business plan?

**Mr. Ostola:** For lighthouses that remain within the federal inventory like the case you are describing, a petition can be submitted, the appropriate research would be carried out, an

plupart des cas si ce n'est systématiquement, le ministère des Pêches et des Océans. Je suppose que les conditions de cession de la propriété seront énoncées dans l'entente conclue.

**Le sénateur Poirier :** Cela ne revient pas à dire que la cession d'un phare patrimonial fera l'objet du même traitement partout au pays, n'est-ce pas?

**M. Ostola :** Je ne sais pas si tous les phares seront traités de la même façon partout au pays. Les circonstances varieront en fonction de leur emplacement et de leur situation particulière.

**Le sénateur Poirier :** Cela dépendra-t-il de l'état du phare, de sa structure ou de l'ampleur des travaux d'entretien nécessaires? Est-ce que tous ces critères interviendront?

**M. Ostola :** C'est difficile à dire. Tout dépendra de l'issue des négociations entre le ministère et le collectif intéressé. Ce sont ces deux parties qui devront définir la nature de l'entente ou le contenu du plan d'affaires relatif à la cession du phare, de même que les conditions de la cession.

**Le sénateur Poirier :** Ce n'est donc pas fondé sur la valeur de la propriété, n'est-ce pas?

**M. Ostola :** Pas à ma connaissance, mais je n'irais pas jusqu'à dire que ce facteur n'interviendra pas.

**Le sénateur Hubley :** La cession d'un acte de propriété est une démarche juridique. Qu'en est-il dès lors du terrain où se trouve le phare?

**M. Ostola :** Nous avons cru comprendre que le terrain viendrait avec le phare.

**Le sénateur Hubley :** Sera-t-il évalué à part ou fera-t-il partie intégrante du phare et de la zone qui l'entoure compte tenu de son usage dans le temps?

**M. Ostola :** Je n'en suis pas certain. Je pense important de souligner ici que tout cela variera d'un phare à l'autre. Certains phares viendront avec d'importantes superficies de terrain et d'autres pas. Ce ne sera pas toujours la même chose.

**Le président :** C'est pour ça que nous voulons obtenir une réponse à la question du sénateur Hubley. De quelle superficie de terrain parle-t-on? Il pourrait s'agir de quelques acres que l'acquéreur pourrait revendre ensuite, par exemple après subdivision en lotissements. Il est important que nous obtenions réponse à cette question.

**M. Ostola :** Je crois que le ministère des Pêches et des Océans pourrait vous aider parce que ces gens-là connaissent le portefeuille et savent quelle superficie de terrain vient avec chaque phare.

**Le sénateur Raine :** Revenons-en à nos deux scénarios. Un collectif sans but lucratif ou un groupe communautaire déposant une pétition pour obtenir un phare n'ayant pas été déclaré excédentaire par Pêches et Océans Canada, afin que celui-ci obtienne la désignation de phare patrimonial, devra-t-il déposer un plan d'affaires?

**M. Ostola :** Dans le cas des phares demeurant inscrits à l'inventaire fédéral, comme dans le cas que vous venez de décrire, il sera possible de soumettre une pétition après quoi on effectuera



evaluation of the research would be made, and a recommendation would be made. The recommendation would either be positive or negative. Then the minister would make a decision as to whether that lighthouse was a heritage lighthouse. That would be it.

**Senator Raine:** I presume many of the groups that petition for designation will be local groups where there is a high perceived community value. I see a scenario where they get turned down and are very unhappy. Is it the number of names on the petition? What determines how valuable it is to them to be a heritage lighthouse?

**Mr. Ostola:** It is based primarily on the designation criteria that we spoke of earlier. In those criteria, quite a bit of importance is placed on the value that a given lighthouse might have to a community. For example, is a lighthouse a landmark? Does it give people a sense of who they are and what their community is and their history? Does a lighthouse have architectural value? Does it have historical value? All of those things come into the balance to determine whether a lighthouse is a heritage property.

**Senator Raine:** How badly they want it.

**Senator Poirier:** If the process works on the same regime as it does with provincial governments, normally they would look within other departments to see whether anybody needs that infrastructure. If not then it would go out to the public sector to see whether anyone wants it. In this area, if a lighthouse is declared surplus, that is will go out through your petition to the municipalities or to local groups. If nobody bites at that point, if nobody takes up on the petition and nobody offers for the lighthouse, is that at one point advertised out to the public, in the media, announcing that this is surplus material and if people are interested they can apply by a certain date to purchase this? Would someone who might want to make a cottage out of it along the shore have an opportunity to purchase the lighthouse before it is burned or torn down and then of no use to anyone?

**Mr. Ostola:** You would absolutely have to confirm this with Fisheries and Oceans Canada, but my understanding is that regular disposal processes would apply, and at end of the day you could have the outcome you just described. My sense of it is that lighthouses could be turned to other uses through transfer, but Fisheries and Oceans Canada would have to confirm that.

**Senator Poirier:** Would it be advertised so that the public would be aware that the infrastructure was for sale, if anyone wanted it for a private business or for a cottage or something?

**Mr. Ostola:** I will not use the word "advertising" because I am not sure what mechanisms that department has in place for alerting the public about available assets, but certainly that is one possible outcome.

la recherche nécessaire dont on évaluera les résultats avant de faire une recommandation. Cette recommandation sera positive ou négative. Puis, la ministre devra décider s'il y a lieu d'accorder la désignation de phare patrimonial. C'est tout.

**Le sénateur Raine :** Je suppose que les collectifs qui pétitionnent en vue d'obtenir une désignation seront des groupes ancrés dans des collectivités qui accordent une grande valeur à leur phare. J'imagine qu'il pourrait arriver qu'on rejette leur pétition, ce qui provoquerait un grand mécontentement. Se fondera-t-on sur le nombre de signatures apparaissant sur une pétition? Sur quoi se basera-t-on pour déterminer à quel point les résidents locaux estiment que leur phare devrait être désigné phare patrimonial?

**M. Ostola :** L'analyse sera principalement fondée sur les critères de désignation dont nous avons parlé tout à l'heure. Ces critères donnent en effet une assez grande importance à la valeur qu'une collectivité peut accorder à tel ou tel phare. Par exemple, il peut s'agir d'un point d'intérêt. Il peut être le reflet de l'identité et de l'histoire d'une collectivité. Il peut avoir une valeur architecturale. Il peut avoir une valeur historique. Tous ces facteurs seront mis dans la balance pour déterminer si le phare est un bien patrimonial.

**Le sénateur Raine :** Et jusqu'à quel point les gens en veulent.

**Le sénateur Poirier :** Si les choses fonctionnent suivant le même régime que celui appliqué avec les gouvernements provinciaux, il faudra normalement se tourner vers les autres ministères pour voir si quelqu'un d'autre a besoin de ce genre d'infrastructure. Dans la négative, on se tournera vers le privé pour déterminer si quelqu'un veut acquérir ce bien. Si un phare est déclaré excédentaire, les municipalités ou les collectifs locaux en seront avertis par le biais des avis que vous émettez. Si personne ne mord à l'appât à ce moment-là, si personne ne dépose de pétition et propose de reprendre le phare, est-ce qu'à un moment donné vous ferez des annonces publiques, par le biais des médias, pour indiquer que le bien est excédentaire et que toute personne désireuse de l'acquérir peut en faire la demande avant une certaine date? Un acheteur potentiel qui pourrait vouloir transformer un phare en chalet en bord de mer aurait-il la possibilité de se porter acquéreur de ce genre de bien avant qu'il soit brûlé ou rasé et qu'il ne puisse alors plus servir à personne?

**M. Ostola :** Il faudrait absolument que vous confirmiez tout cela avec les gens de Pêches et Océans Canada, mais je crois savoir qu'à ce moment-là, c'est la procédure normale d'aliénation des biens qui s'enclencherait et qui, au final, pourrait donner lieu à ce que vous venez de décrire. J'ai l'impression qu'il sera possible de modifier la vocation des phares à l'occasion de leur cession, mais vous devriez confirmer tout cela avec les gens de Pêches et Océans Canada.

**Le sénateur Poirier :** Feriez-vous de la publicité pour annoncer au public que telle ou telle infrastructure est à vendre au cas où quelqu'un voudrait l'acquérir pour l'utiliser dans le cadre d'une entreprise privée ou pour la transformer en chalet ou autre?

**M. Ostola :** Je ne parlerai pas de « faire de la publicité » parce que je ne suis pas certain du genre de mécanisme que va appliquer le ministère pour prévenir la population d'une telle mise à disposition d'actifs, mais ça pourrait se passer ainsi.



**Senator Poirier:** It would be interesting to make sure that if that does happen there is a mechanism in place so that people can click on a button and get to the information without having to go through a lot of channels to ensure the public is aware of that. I know in the provincial government that does happen. If there is surplus it is advertised, or there are different ways that people can get to it quite easily. Sometimes, instead of destroying the property, people will take advantage of buying it and using it for another purpose.

**Senator Cochrane:** Has that happened in the past, do you know?

**The Chair:** Yes, it has in the case of Quirpon Lighthouse. At Quirpon, on the Northern Peninsula of Newfoundland, there is a bed and breakfast now operated by a private business.

**Senator Cochrane:** I am thinking of another one in the Codroy Valley.

**The Chair:** Thank you very much for coming. You do have some material that you will get back to us. In the meantime, thank you for being here and answering our questions.

**Mr. Ostola:** Thank you very much. From a Parks Canada perspective, we have greatly appreciated the opportunity to speak to you. If we can assist you in any way as you carry on your work, we would be more than pleased to do that.

**The Chair:** Thank you.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Tuesday, May 4, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:05 p.m. to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (topic: Canadian lighthouses).

**Senator Dennis Glen Patterson** (*Deputy Chair*) in the chair.

[English]

**The Deputy Chair:** I call this meeting to order. It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. My name is Senator Dennis Patterson and I am from Nunavut. I am the deputy chair of this committee, serving as chair tonight. I welcome everyone here.

Our committee began its broad-based study on Canada's lighthouses a few weeks ago. To date, we have heard from the Minister of Fisheries and Oceans, the Canadian Coast Guard and other officials here in Ottawa. We have only just begun our deliberations. I want to make it clear that it is our intention to travel to various parts of the country, including British Columbia and the East Coast, as soon as our budgets are approved.

In the meantime, we are hearing testimony in Ottawa. In that capacity, I am pleased that we will be hearing from the Union of Canadian Transportation Employees and the BC Lightkeepers

**Le sénateur Poirier :** Pour s'assurer que tel soit le cas, il faudrait veiller à ce qu'un mécanisme permette aux Canadiens, par un simple clic de souris, d'accéder à l'information nécessaire sans avoir à se perdre dans les méandres de l'Internet. Je sais que c'est ce qui se fait au gouvernement provincial. Tous les biens excédentaires sont annoncés ou alors il existe différents moyens grâce auxquels les gens peuvent facilement accéder à l'information. Plutôt que de détruire une propriété, on permet à des particuliers de l'acheter pour l'utiliser à d'autres fins.

**Le sénateur Cochrane :** Savez-vous si cela s'est produit dans le passé?

**Le président :** Oui, ça a été le cas du phare de Quirpon. À Quirpon, dans le Nord de la péninsule de Terre-Neuve, le phare a été transformé en café-couette.

**Le sénateur Cochrane :** Je pense à un autre phare, dans la vallée Codroy.

**Le président :** Merci beaucoup de vous être déplacés. Il y a des informations que vous allez devoir nous faire parvenir. Je vous remercie de vous être déplacés et d'avoir répondu à nos questions.

**M. Ostola :** Merci beaucoup. Sachez qu'en ce qui concerne Parcs Canada, nous avons beaucoup apprécié l'occasion de venir vous parler. Si nous pouvons vous aider d'une façon ou d'une autre dans la réalisation de votre mandat, nous serons très heureux de le faire.

**Le président :** Merci.

(La séance se poursuit à huis clos.)

OTTAWA, le mardi 4 mai 2010

Le Comité permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 5, pour étudier les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et océans du Canada (sujet : les phares canadiens).

**Le sénateur Dennis Glen Patterson** (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

**Le vice-président :** La séance est ouverte. Je suis heureux de vous accueillir au Comité sénatorial permanent des pêches et océans. Je suis le sénateur Dennis Patterson et je viens du Nunavut. Je suis le vice-président du comité, que je vais présider ce soir. Je vous souhaite la bienvenue.

Il y a quelques semaines, le comité a entrepris sa vaste étude sur les phares canadiens. Jusqu'ici, nous avons entendu les témoignages du ministre des Pêches et Océans, de la Garde côtière et d'autres fonctionnaires ici à Ottawa. Nous commençons à peine nos délibérations. Je veux dire haut et fort que nous avons l'intention de nous rendre à divers endroits au pays, notamment la Colombie-Britannique et les Maritimes, dès l'approbation de nos budgets.

D'ici là, c'est ici à Ottawa, que nous entendons les témoignages. Ainsi, je suis heureux du fait que nous entendrons ce soir les représentants de l'Union canadienne des employés des transports

this evening. I would like to welcome Christine Collins, National President of the Union of Canadian Transportation Employees, and Steve Bergh, President of the BC Lightkeepers.

Ms. Collins and Mr. Bergh, I understand you both have presentations. I will invite you both to address the committee and then you can probably expect some questions from senators. With that, will you begin, Ms. Collins?

**Christine Collins, National President, Union of Canadian Transportation Employees:** I want to thank you for the opportunity to be here today. The Union of Canadian Transportation Employees is the national union for most of the unionized Coast Guard workers. This includes the lightkeepers. We are a large transportation union with over 70 bargaining units, and because we are large, diversified and have experience with many modes and organizations, we tend to view the world from a broader perspective than even the government managers who are at the other side of the table from us. It is this perspective that we would like to bring to you today.

I sincerely hope you have had the chance to read my backgrounder that was sent over. I will be touching the high points of that paper. I am looking forward to the questions and discussions where the important details will be brought out.

I believe it is critical that you hear from more lightkeepers across Canada, as well other key stakeholders, including fishers, transportation companies and even non-Canadian Coast Guard government agencies that use and depend on the services provided by our lightkeepers. Government people who speak up should have no fears that their views will be used to hurt their career opportunities. The same needs to be true for our lightkeepers; they should not face repercussions for speaking up.

If we take a broader perspective than the one presented to you by the Canadian Coast Guard, we would like to consider the following: The public does not consider public services within the context of a particular department or agency mandate. Lightkeepers provide marine safety services for search and rescue, weather and storm monitoring, marine traffic communications, fishing fleet monitoring, law enforcement watch programs, pollution response, seismic activity monitoring, scientific data collection and monitoring, and recreational use monitoring. Services are provided to at least nine other agencies and departments of government.

et des Gardiens de phares de la Colombie-Britannique. J'aimerais souhaiter la bienvenue à Christine Collins, présidente nationale de l'Union canadienne des employés des transports, ainsi qu'à Steve Bergh, président des Gardiens de phares de la Colombie-Britannique.

Madame Collins et monsieur Bergh, je crois comprendre que vous avez tous deux des déclarations préliminaires à faire. Je vais vous inviter à vous adresser au comité, puis vous pouvez sans doute vous attendre à ce que les sénateurs aient des questions pour vous. Cela dit, pourriez-vous commencer, madame Collins?

**Christine Collins, présidente nationale, Union canadienne des employés des transports :** J'aimerais vous remercier de m'offrir l'occasion de comparaître aujourd'hui. L'Union canadienne des employés des transports est le syndicat national de la plupart des employés syndiqués de la Garde côtière, incluant les gardiens de phares. Nous sommes un vaste syndicat des transports, qui compte plus de 70 unités de négociation; en raison de notre taille, de notre degré de diversification et de notre expérience avec de nombreux modes de transport et d'organismes, nous avons tendance à envisager les choses selon une perspective plus vaste que même les gestionnaires du gouvernement qui sont assis de l'autre côté de la table. C'est cette perspective que nous aimerions vous présenter aujourd'hui.

J'espère sincèrement que vous avez eu l'occasion de lire les notes de présentation que je vous ai transmises. J'aborderai les principaux éléments de ces notes. Je suis impatiente d'entendre vos questions et de discuter avec vous des détails importants que vous allez soulever.

Je suis convaincue qu'il est essentiel que vous entendiez le point de vue d'autres gardiens de phares de partout au Canada, de même que celui d'autres intervenants clés, notamment celui des pêcheurs, des entreprises de transport et même des organismes gouvernementaux de Garde côtière non canadiens qui utilisent les services offerts par nos gardiens de phares et dont ils dépendent. Les fonctionnaires qui prennent la parole ne devraient pas craindre que le fait d'exprimer leurs points de vue puisse avoir une influence négative sur leur carrière. Les gardiens de phares doivent avoir la même assurance; ils ne devraient pas avoir à subir de répercussions parce qu'ils auront pris la parole.

À partir d'une perspective plus vaste que celle qui vous a été présentée par la Garde côtière canadienne, nous aimerions que vous preniez en considération ce qui suit : les membres du public n'envisagent pas les services publics dans le cadre du contexte du mandat d'un ministère ou d'un organisme précis. Les gardiens de phares offrent une foule de services, des services de sécurité maritime pour la recherche et le sauvetage, la surveillance météorologique et la surveillance des tempêtes, des services de communications et de trafic maritime, la surveillance des flottilles de pêche, des programmes de surveillance côtière des services policiers, l'intervention environnementale et la lutte contre la pollution, la surveillance de l'activité sismique, la collecte de données scientifiques et la surveillance de ces dernières ainsi que la surveillance des activités récréatives. Au moins neuf autres organismes et ministères du gouvernement bénéficient de ces services.



The Coast Guard mandate is not just about lights, horns and navigational aids. The Coast Guard has cross-jurisdictional responsibilities for search and rescue, environmental response, marine communications, marine safety and security, et cetera. I encourage you to take a hard look at the Coast Guard mandate and its responsible statutes. A consideration of lightkeeper services should also be looked at from the risk management and risk mitigation perspective. What costs are avoided because of the early warning systems and the communications and weather information that is conveyed to marine transportation companies, fishing fleets and others? We should also look at all Coast Guard functions from a revenue generation perspective. What kind of fees are paid by other departments for Coast Guard services, such as those provided by lightkeepers? Should these fees be increased?

The Coast Guard talks about the cost of helicopters and vessels for standby use in support of the lightkeeper functions. However, what they do not say is that this equipment is essential for many multiple Coast Guard roles, and would continue to be used and resources deployed with or without lightkeepers. The point is that you cannot talk about costs without reviewing the alternatives. What would be the real costs of automation, in particular when combined with lighthouse divestiture? Do the Coast Guard and the government truly believe that they have no financial responsibility for divested lighthouses when Coast Guard equipment will still reside on those lighthouses?

We compare Canada to other developed countries so we have to put this comparison into context. We have the longest coastal responsibilities in the world. We also have the coldest water. We have little military presence or population centres compared to other jurisdictions. What is happening in Chile and Brazil where we have similar cold water exposure and large coastlines? What is the real situation in Alaska where the military presence is enormous? It is important to hear from the Transportation Safety Board on small vessel safety, and to look at fishing activities in the North and ask what key role our lightkeepers play now, and what role could they play in the future if they were supported and nurtured. What about Arctic sovereignty? Lightkeepers are the boots on the ground as a physical presence, which is essential for sovereignty.

Last but not least, why is it that head office always wants to cut back regional services when political masters ask for cost savings? At 2.4 per cent of the Coast Guard workforce, with projected savings of less than 1.4 per cent of the Coast Guard total annual operating budget, you have to ask the question: Could they not have found the \$8 million or the \$10 million or whatever from head office functions or consolidations? We certainly think so.

Le mandat de la Garde côtière ne se limite pas à des lumières, des cornes de brume et des aides à la navigation. La Garde côtière assume des responsabilités pangouvernementales en matière de recherche et sauvetage, d'intervention environnementale, de communications maritimes, de sûreté et de sécurité maritimes, et cetera. Je vous encourage à examiner attentivement le mandat de la Garde côtière et de son cadre législatif. Les services fournis par les gardiens de phares devraient également être envisagés selon la perspective de la gestion et de l'atténuation des risques. Quels sont les coûts évités grâce aux systèmes d'avertissement précoce, aux communications et aux renseignements météorologiques transmis aux entreprises de transport maritime, aux flottilles de pêche et à d'autres intervenants? Il faudrait également examiner toutes les fonctions de la Garde côtière selon le point de vue de la production de recettes. Quels sont les droits payés par les autres ministères pour profiter des services de la Garde côtière, comme ceux fournis par les gardiens de phares? Ces droits devraient-ils être augmentés?

La Garde côtière mentionne le coût des hélicoptères et des navires qui sont mis en disponibilité pour soutenir les fonctions des gardiens de phares. Toutefois, ce qu'on ne mentionne pas, c'est que ce matériel est essentiel à de nombreux rôles de la Garde côtière, et qu'il continuerait à être utilisé et déployé, avec ou sans présence des gardiens de phares. Ce qu'il faut retenir, c'est que l'on ne peut aborder la question des coûts sans examiner les solutions de rechange. Quels seraient les véritables coûts de l'automatisation, particulièrement dans le cadre de la cession des phares? La Garde côtière et le gouvernement croient-ils vraiment n'avoir aucune responsabilité financière à assumer relativement aux phares dont ils se seront départis alors que le matériel de la Garde côtière y sera toujours entreposé?

Nous comparons le Canada à d'autres pays industrialisés; il nous faut donc placer cette comparaison en contexte. Nous avons le plus long littoral au monde, avec les responsabilités que cela suppose. Nous avons également les eaux les plus froides. Comparativement à d'autres administrations, notre présence militaire est faible, et la population, clairsemée. Qu'observe-t-on au Chili et au Brésil, dont les eaux froides et les longs littoraux sont comparables aux nôtres? Quelle est la véritable situation en Alaska, où la présence militaire est énorme? Il est important d'entendre ce que le Bureau de la sécurité des transports a à dire sur la sécurité des petits navires, et d'examiner les activités de pêche dans le Nord; il faut poser les questions suivantes : Quel est le rôle clé que jouent nos gardiens de phares présentement? Que pourrait-il être à l'avenir si leur fonction était soutenue et encouragée? Et la souveraineté dans l'Arctique, dans tout ça? Les gardiens de phares assurent la présence physique sur le terrain essentielle à la souveraineté.

Un dernier aspect, mais non le moindre, pourquoi faut-il toujours que l'administration centrale cherche à sabrer dans les services régionaux quand les dirigeants politiques veulent réaliser des économies? Pour 2,4 p. 100 des effectifs de la Garde côtière, représentant des économies projetées de moins de 1,4 p. 100 du budget d'exploitation annuel total de la Garde côtière, il faut se poser la question suivante : n'aurait-on pas pu trouver les huit ou



I sincerely hope that you have a long look at the issues from a broader perspective. I have given you some ideas on that but there may be others. I encourage you to stimulate debate on the big issues and when you do, you will support the conclusion that lightkeepers are important and should be supported, and their roles should be enhanced.

**The Deputy Chair:** I welcome Senator Dallaire, from the Gulf of St. Lawrence, and Senator Cochrane, from Newfoundland and Labrador. Mr. Bergh, please proceed.

**Steve Bergh, President, BC Lightkeepers:** Good evening, senators. I am the president of the BC Lightkeepers Local 20232 and have been a lightkeeper for 27 years. I am also a fisherman with 38 years' experience. As a result, I have a good working knowledge of both the capacity of lightkeepers' services to mariners and the fishermen's appreciation for the services provided by lightkeepers. I understand the navigational tools used by mariners and their benefits and limitations.

I would like to express to you that I feel a great sense of responsibility standing before you today. This is the first opportunity that anyone from the coast of B.C. has had to express to you their needs regarding light station services. Minister Shea and Coast Guard Commissioner DaPont have had a significant amount of time before you, and Director Steele has been seconded to advise this committee without rebuttal in equal time. With respect, and a sense of responsibility to the public, I would like to say that I am also concerned that Senator Raine, the only senator from B.C., stated less than two hours into this process that she is convinced of the perspective of Susan Steele, regional director of maritime services for the Canadian Coast Guard, before she has heard from her citizens regarding their needs. This is despite the fact that, in B.C., there is widespread opposition to de-staffing, which was reiterated last year after hearing of the commissioner's intent to de-staff light stations in September 2009. The union of B.C. municipalities voted unanimously to resolve:

... that UBCM and the Federation of Canadian Municipalities call on the Prime Minister to cease all efforts to de-staff light stations . . .

I submit to you this resolution along with copies of letters sent to Minister Shea and copied to me from 19 coastal districts, cities, towns and villages. May I state that there were likely more letters sent to the minister but these are just the ones of which I was sent copies.

dix millions de dollars ou je ne sais trop à l'administration centrale, grâce à des économies administratives ou en consolidant des volets de l'administration? C'est certainement notre avis.

J'espère sincèrement que vous examinerez attentivement les questions soulevées à partir d'une perspective plus vaste. Je vous ai proposé quelques pistes, mais il pourrait y en avoir d'autres. Je vous encourage à relancer le débat en le recentrant sur les principaux enjeux, et quand vous le ferez, vous appuierez la conclusion selon laquelle les gardiens de phares jouent un rôle important qui devra être renforcé et, qu'ils devraient être appuyés.

**Le vice-président :** Je souhaite la bienvenue au sénateur Roméo Dallaire, du golfe du Saint-Laurent, et au sénateur Ethel Cochrane, de Terre-Neuve-et-Labrador. Monsieur Bergh, nous vous écoutons.

**Steve Bergh, président, Gardiens de phares de la Colombie-Britannique :** Bonsoir sénateurs. Je suis le président des Gardiens de phares de la Colombie-Britannique, section locale 20232, et j'occupe le poste de gardien de phare depuis 27 ans. Je suis également un pêcheur qui compte 38 années d'expérience. Par conséquent, j'ai une bonne connaissance fonctionnelle à la fois des services de gardiens de phares à l'endroit des marins et de l'appréciation des pêcheurs à l'égard des services offerts par les gardiens de phares. Je comprends les outils de navigation utilisés par les marins, ainsi que leurs avantages et leurs limites.

J'aimerais vous exprimer le profond sentiment de responsabilité que je ressens en comparaisant devant vous aujourd'hui. C'est la toute première occasion que quelqu'un de la côte Ouest a de vous faire connaître les besoins de cette région à propos des services des phares. La ministre Shea et le commissaire de la Garde côtière DaPont ont passé beaucoup de temps devant vous, et la directrice Steele a été affectée au rôle de conseillère auprès de votre comité sans période égale de réfutation. Avec respect et un sentiment de responsabilité envers le public, j'aimerais dire que je suis également préoccupé par le fait que le sénateur Raine, le seul sénateur provenant de la Colombie-Britannique, a déclaré moins de deux heures après le début des délibérations être convaincue du point de vue de Susan Steele, directrice régionale des services maritimes de la Garde côtière canadienne, et ce, avant même d'avoir pris connaissance des besoins de ses citoyens. Cette situation survient malgré une opposition répandue en C.-B. à l'égard de l'élimination de l'effectif des phares, une démarche réitérée l'an dernier après qu'on a eu vent des intentions du commissaire à cet égard en septembre 2009. L'Union des municipalités de la Colombie-Britannique a voté à l'unanimité en faveur de la résolution suivante :

[...] que l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique et la Fédération canadienne des municipalités demandent au premier ministre d'interrompre toutes les démarches d'élimination du personnel des phares [...]

Je vous présente cette résolution ainsi que des exemplaires des lettres expédiées à la ministre Shea et acheminées en copie conforme à mon attention en provenance de 19 districts, villes, villages et hameaux côtiers. Puis-je affirmer qu'il y a sans doute eu davantage de lettres envoyées à la ministre, mais qu'il ne s'agit là que de celles dont j'ai obtenu copie.

I would also like to bring to your attention the statements of the federal and provincial representatives, including the Conservative Party policy declaration of 2008, which states:

Lightstations are an important contribution to Canadian sovereignty, provide for public safety especially for recreational boaters and kayakers, are an essential presence to monitoring sea-planes and marine traffic, and assist in the interdiction of smuggling.

The statement of the Green Party and the statement of the NDP Party also support staffed light stations. Note that there are no political boundaries to the support for staffed light stations.

With respect and a sense of responsibility for the safety of the public, I also feel a need to bring to this committee the fact that in 2007, Jim Abram, who is and was the elected regional district director for the Strathcona regional district board, and I made ourselves available for a meeting with Bill White, the West Coast representative from the Department of Public Safety so that we could assist the department in an understanding of the capabilities of light stations with regard to public safety and sovereignty. It seemed logical to me, as part of our job description, to cooperate with other government departments, including the RCMP Coast Watch Program. Bill White, in a polite gesture, requested permission from the Coast Guard to visit Chatham Point Light Station where I was stationed. He required no transportation; he was simply being polite. Please understand that light stations are not restricted sites. Normally, even members of the public are allowed access under escort by lightkeepers.

This representative from the Department of Public Safety was refused permission to visit Chatham Point Light station by Regional Director Susan Steele. When I asked Director Steele why she had refused Mr. White access, she indicated to me that the Department of Public Safety was looking for new acquisitions to sustain themselves and that the Coast Guard was in the business of staffed light stations.

I also have concerns that, on April 10, three days before the April 13 meeting of this committee initiating its review of light stations, lightkeepers received a reminder that they are bound by conditions of their employment not to speak out. We understand that other government employees who are familiar with light stations have also been warned recently as well.

All Coast Guard employees received a notice from Assistant Commissioner Vija Poruks on April 26, 2010, that Director Steele “is effectively to be the contact person for all matters pertaining to this work and to coordinate all information being produced for the benefit of the Senate SCFO.”

Without disrespect, I would like to point out that Director Steele, being a supervisor to all Western region employees and a proponent of de-staffing light stations, is not an appropriate

J'aimerais également porter à votre attention les énoncés des représentants fédéraux et provinciaux, notamment la déclaration de la politique des conservateurs de 2008 :

Les phares sont une importante contribution à la souveraineté canadienne, assurent la sécurité publique en particulier celle des embarcations ludiques et des kayakistes, sont une présence essentielle permettant de surveiller les hydravions et la circulation maritime et aident à mater la contrebande.

L'énoncé du Parti vert et l'énoncé du Nouveau Parti démocratique appuient également les phares gardés. Veuillez prendre note de l'absence de frontières politiques à l'appui des phares gardés.

Avec respect et un sentiment de responsabilité envers la sécurité du public, je ressens également le besoin de faire valoir auprès de votre comité qu'en 2007, Jim Abram — qui est et qui était le directeur élu du district régional de Strathcona — et moi-même nous sommes rendus disponibles en vue d'une rencontre avec M. Bill White, le représentant de la côte ouest du ministère de la Sécurité publique, afin d'aider ce ministère à comprendre les capacités des phares en matière de sécurité publique et de souveraineté. Il m'a semblé logique, dans le cadre de notre description de travail, de collaborer avec les autres ministères, dont le Programme de surveillance des côtes de la GRC. M. White, dans un geste poli, a demandé à la Garde côtière la permission de visiter le phare de la pointe Chatham, où j'étais posté. Il n'exigeait aucun accompagnement — il se montrait simplement poli. Veuillez comprendre que les phares ne sont pas des lieux d'accès restreint. Habituellement, même les membres du public sont autorisés à y accéder, à condition d'être escortés par le gardien de phare.

Ce représentant du ministère de la Sécurité publique s'est vu refuser la permission de visiter le Phare de la pointe Chatham par la directrice régionale Susan Steele. Lorsque j'ai demandé à cette dernière pourquoi elle avait refusé l'accès à M. White, elle m'a répondu que le ministère de la Sécurité publique était à l'affût de nouvelles acquisitions pour assurer son avenir, et que les phares gardés étaient l'apanage de la Garde côtière.

Je suis également préoccupé par le fait que, le 10 avril, trois jours avant la réunion du 13 avril du présent comité amorçant son examen des phares, les gardiens de phares ont reçu un rappel portant qu'ils étaient liés par leurs conditions d'embauche et ne devaient pas prendre la parole. Nous croyons comprendre que d'autres employés de l'État au fait des services des phares ont récemment reçu un avertissement similaire.

Le 26 avril 2010, tous les employés de la Garde côtière ont reçu un avis du commissaire adjoint Vija Poruks, qui précisait que la directrice Steele est bel et bien la personne-ressource pour toute question liée à ce travail et coordonne tous les renseignements produits à l'intention du CPPO du Sénat.

Sans vouloir être irrespectueux, j'aimerais souligner le fait que la directrice Steele, en sa qualité de surveillante de tous les employés de la région de l'Ouest et de défenderesse de l'élimination du



intermediary. While the intention of the notice from Assistant Commissioner Poruks might not be to stifle communications, I can assure you that this will be the result.

Considering the real possibility that these senators may receive much useful information regarding the issue of staffed light stations from government employees of several departments, may we receive assurance that these employees will be welcome to contact you directly, and that they will be protected from reprisal so they may speak freely when speaking to this committee and to their government representatives. If such assurance is granted or denied, we request to have this in writing.

Since I have so little time before this committee, in the interest of public safety, I feel it necessary to address the talking points that Coast Guard hierarchy use at each de-staffing attempt and are using again at this time. We find that these same points raised continue to be inaccurate and misleading.

Regarding additional services, we submit to you a copy of our job description, attachment number 3, and "The Responsibilities for Light Station Services," attachment number 4.

According to the Coast Guard's own literature, stated as Coast Guard objectives are:

Maritime safety, preparation, prevention and response; protection of the marine and freshwater environment; facilitating maritime commerce and sustainable development; support of marine scientific excellence; and support of Canada's maritime priorities.

Stated as Coast Guard services are:

Maritime search and rescue; environmental response; ice breaking services; marine communication and traffic services; aids to navigation; waterways and management; maritime security; support of the Department of Fisheries and Oceans resource management mandates; support to other government objectives.

Lightkeepers are active participants in the successful provision of almost all of these stated services, and the resulting attainment of all of these stated objectives. Despite efforts to downplay the role and abilities of staffed light stations, lightkeepers continue to be effective in public service as mandated by the Coast Guard.

Regarding "just happened to be there", I believe this could be said of any safety service whose location is planned and strategic. Light stations were placed in strategic locations along the coast, major traffic corrections or landfalls, high traffic areas of specific danger, confluences of waterways and expanse of view. There are many instances where lightkeepers have played an integral role in the successful outcome of rescue operations. Please look at the record and the testimony of mariners.

personnel des phares, n'est pas une intermédiaire appropriée. Bien que l'avis émanant du commissaire adjoint Poruks n'ait peut-être pas eu pour but d'entraver les communications, je peux vous assurer que c'est exactement l'effet qu'il aura.

Vu la réelle possibilité que les sénateurs du comité puissent recevoir beaucoup de renseignements utiles dans le dossier des phares gardés de la part des fonctionnaires de plusieurs ministères, pouvons-nous obtenir la garantie que ces employés seront invités à communiquer directement avec vous, et qu'ils seront protégés contre les représailles afin de pouvoir s'exprimer librement au moment de se présenter devant le comité et leurs représentants de l'État. Que pareille garantie soit accordée ou refusée, nous demandons une confirmation de ce fait par écrit.

Puisque j'ai si peu de temps de parole devant le comité, dans l'intérêt de la sécurité publique, j'estime qu'il m'est nécessaire d'aborder les points que la hiérarchie de la Garde côtière utilise à chaque tentative de licenciement et qu'elle utilise à nouveau dans la présente situation. Nous trouvons que ces mêmes points soulevés continuent d'être inexacts et trompeurs.

Concernant les services additionnels, nous vous présentons un exemplaire de notre description de travail, la pièce jointe n° 3, et « Les responsabilités des services de phares », la pièce jointe n° 4.

D'après la documentation soumise par la Garde côtière, les objectifs de la GCC sont les suivants :

La sécurité maritime (préparation, prévention et intervention); la protection de l'environnement marin et des eaux douces; la facilitation du commerce maritime et du développement durable; le soutien de l'excellence scientifique des marins; l'appui des priorités maritimes du Canada.

Sont énoncés comme services de la Garde côtière les points suivants :

La recherche et le sauvetage en mer; l'intervention environnementale; les services de brise-glace; les services de communication et de trafic maritimes; les aides à la navigation; les voies navigables et la gestion; la sécurité maritime; le soutien des mandats de gestion des ressources du ministère des Pêches et des Océans; l'appui des autres objectifs du gouvernement.

Les gardiens de phares participent activement à la prestation réussie de presque tous ces services énoncés et à l'atteinte subséquente de tous les objectifs énoncés. Malgré les efforts pour minimiser l'importance du rôle et des capacités des phares gardés, les gardiens de phares continuent de servir efficacement le public, tels que mandatés par la Garde côtière.

Concernant l'énoncé selon lequel le rôle des gardiens de phares dans la recherche et le sauvetage est « le simple fruit de leur présence sur place », je crois qu'on pourrait dire cela de tout service de sécurité dont l'emplacement est planifié et stratégique. Les phares ont été érigés à des endroits stratégiques le long de la côte : près des principaux correctifs à la circulation ou ports de débarquement, des zones de grand achalandage présentant des risques spécifiques, des confluent des eaux navigables et des étendues. Dans de nombreux cas, les gardiens de phares ont fait partie intégrante de la réussite des opérations de sauvetage. Veuillez vous attarder aux documents et aux témoignages des marins.



Regarding “vessels of opportunity”, the rescue coordination centre, RCC, leaves all assistance to mariners, if not in distress or urgent situations, to vessels of opportunity, i.e. fellow mariners. If none are present or willing, only then does the RCC task Coast Guard resources, including lightkeepers if needed. If a distress or urgency is noted, all Coast Guard resources are tasked according to their capacity and individual asset. Among other marine skills, lightkeepers are trained in boat handling, first aid and CPR, marine emergency duties and transportation of injured patients.

Regarding environmental response, lightkeepers played an instrumental role in the Nestucca spill of 1988. Lightkeepers were first to spot and report the spill and West Coast light stations provided platforms for the response. Light stations also have the capacity to store equipment needed for response. Weather information from light stations will be essential to successful efforts. If these public assets are not part of the spill response plan at this time, the question might be raised, “Why not?”

Regarding weather reports, although the Coast Guard is presently stating that the weather information services that lightkeepers provide is really a responsibility of Environment Canada, the provision of this accurate and dependable information is a key component of the Coast Guard objective of prevention of incidents. Environment Canada is also assisting the Coast Guard by providing forecasts, which are often directly informed by the observations of lightkeepers, to mariners and coastal aviators. This complete service is absolutely a service to the Coast Guard who would bear the responsibility of responding to incidents, which would likely be significant in quantity were the service not available. It is important for senators to understand that Environment Canada, through its weather services, likely saves much more money for the Coast Guard than they usurp.

Please see attachment number 5, testimony of mariners and aviators, including letters that we have been sent regarding Newfoundland’s mariners’ needs.

Regarding automated equipment, because lightkeepers change lights, also when in an array, trip mechanisms that have failed to do so automatically, clean snow, ice, condensation and algae off lenses, it would appear to the Coast Guard hierarchy that there is not much work that is essential to the success of a so-called “automated” aid to navigation. I would caution that the failure by the public to report an outage on other fixed aids is an indicator of their reliability and can also lead to erroneous conclusions. If the public is getting accustomed to the reduced wattages necessitated by automation, we caution that, on the

Concernant les « navires de passage », le centre de coordination des opérations de sauvetage, le RCC, laisse toute l’assistance aux marins, s’il ne s’agit pas d’une situation de détresse ou urgente, aux « navires de passage », c.-à-d. aux collègues marins. C’est seulement si aucun n’est présent ou disposé à intervenir que le RCC mandate les ressources de la Garde côtière, notamment les gardiens de phares, au besoin. Si une situation d’urgence ou un appel de détresse est constaté, toutes les ressources de la GCC sont invitées à intervenir sous réserve de leurs capacités et actifs individuels. Entre autres aptitudes maritimes, les gardiens de phares sont formés pour conduire des embarcations, dispenser des premiers soins et en RCR, ainsi que pour transporter des patients blessés.

En matière d’intervention environnementale, les gardiens de phares ont joué un rôle déterminant lors du déversement de Nestucca en 1988. Les gardiens de phares ont été les premiers à repérer et à signaler le déversement, et les phares de la côte ouest ont fourni des plateformes pour l’intervention. Les phares peuvent également entreposer les objets nécessaires aux interventions. Les données météorologiques émanant des phares seront essentielles aux démarches fructueuses. Si ces actifs publics ne font pas partie du plan d’intervention en cas de déversement à ce moment-ci, on serait en droit de se demander : « Pourquoi pas? »

Concernant les rapports sur les conditions météorologiques, même si la Garde côtière affirme présentement que les services de renseignements météorologiques que les gardiens de phares fournissent sont en fait la responsabilité d’Environnement Canada, la prestation de ces services de données exactes et fiables est une composante clé de l’objectif de la Garde côtière de prévention des incidents. Environnement Canada aide également la Garde côtière en offrant des prévisions (souvent alimentées directement par les observations des gardiens de phares) aux marins et aux aviateurs côtiers. Ce service complet est certainement un service de la Garde côtière, qui assumerait la responsabilité d’intervenir lors d’incidents — dont le nombre serait sans doute élevé — si ce service n’était pas disponible. Il est important pour les sénateurs de comprendre qu’Environnement Canada, par le truchement de ses services météorologiques, fait sans doute épargner beaucoup plus d’argent à la Garde côtière que ce qu’il lui en coûte.

Veuillez vous reporter à la pièce jointe n° 5, qui contient les témoignages des marins et des aviateurs, y compris des lettres qu’on nous a fait parvenir au sujet des besoins des marins de Terre-Neuve-et-Labrador.

Au sujet du matériel automatisé, comme les gardiens de phares remplacent les ampoules, même lorsqu’elles se trouvent dans un réseau, enclenchent les mécanismes qui ont omis de le faire automatiquement, enlèvent la neige, la glace, la condensation et les algues qui se sont déposées sur les lentilles, il semblerait aux yeux de la hiérarchie de la GCC que peu de tâches sont essentielles à la réussite d’une aide à la navigation dite « automatisée ». Je ferais la mise en garde suivante : l’omission par les membres du public de signaler une panne des autres aides fixes en tant qu’indicateurs de leur fiabilité peut également mener à des

major aids such as lighthouses, there may be a false assumption of no increased risk.

Remember as well that the Coast Guard here is only referring to the light. Automated weather equipment is notoriously unavailable or inaccurate, but the Coast Guard is denying any responsibility to provide weather and, therefore, does not refer to this. Please see attachment number 6.

Regarding advancements in technology, I have attached a letter from the skipper of the Alaska State Ferry *Malaspina*, which runs between Seattle and Alaska twice weekly — see attachment number 7 — and describes navigation in the real world and speaks to the importance of the brightness of the major aids, many of them light stations, which is decreasing now as the Canadian Coast Guard moves to “automated” mode. This letter speaks of Green Island, B.C. The date of this letter is 1995, from the last attempt at de-staffing. We have attached it as it describes the difficulties on the coasts, which continue no matter how sophisticated the equipment. Often, when vessels lose electronics, they lose them all. These mariners need all the verifiable information that they can get.

Regarding no increased risk to mariners in places where de-staffing has taken place, how would a person verify this? Since we have entered the age of “risk assessment” — and even governments weigh life against relatively small and imaginary monetary dividends — an understanding of risk becomes ever more elusive. When a lightkeeper spots persons clinging to the hull of an overturned vessel, as was the case on Cape Beale in 2004; or spots a mariner’s last and only working flare on a stormy night, which occurred on Cape Scott in 1999; or searches for and finds a downed pilot at Dryad Point, which occurred in 2001; and no one else has seen these, one would have to presume that, if a person were not on duty at these sites, these situations could have been fatal. These are just a few instances for which lightkeepers have received commendations since the last attempted de-staffing. Remember that light stations are placed in geographic positions of increased risk. It is no coincidence that lightkeepers are able to make a difference by being stationed at these spots.

Next, regarding Alaska, when we inquired just how the fishermen felt in Alaska regarding de-staffing in that area, we received a letter from the Southeast Alaska Fishermen’s Alliance, and from the executive director of that alliance, that speaks to their more personal experience in Alaska and their appreciation of the staffed light stations as they transit the B.C. coast. Please note that these fishermen stated to me that, with recreational fishing in Alaska on the rise, they were even more worried that the lack of

conclusions erronées. Si le public s’habitue à une puissance réduite requise par l’« automatisation », nous vous mettons en garde contre le fait que, sur les principales aides comme les phares, on pourrait présumer à tort de l’absence de risques accrus.

Rappelez-vous aussi que la GCC ici ne renvoie qu’aux lumières. C’est un fait notoire que les données émises par l’équipement météo automatisé sont imprécises ou non disponibles; comme la GCC refuse d’admettre toute responsabilité en matière de prestation de services météorologiques, par conséquent, elle ne mentionne pas ce fait. Veuillez vous reporter à la pièce jointe n° 6.

En lien avec les progrès technologiques, j’ai joint une lettre du capitaine du traversier de l’État de l’Alaska, le *Malaspina*, qui se déplace deux fois par semaine entre Seattle et l’Alaska — voir la pièce jointe n° 7 — et qui décrit la navigation dans le monde réel. Ce capitaine souligne l’importance de la luminosité des principales aides, dont bon nombre sont des phares. Il affirme que cette luminosité diminue maintenant que la Garde côtière canadienne effectue la transition vers un mode « automatisé ». Cette lettre parle de l’île Verte, en C.-B. La lettre date de 1995, soit au moment de la dernière tentative de licenciement du personnel des phares. Nous l’avons jointe, car elle décrit les difficultés le long des côtes, lesquelles se poursuivent, peu importe l’évolution du matériel. Souvent, lorsque l’électronique des navires flanche, ces navires perdent tous leurs outils. Les marins ont besoin de tous les renseignements vérifiables qu’ils peuvent obtenir.

Concernant le fait qu’il n’y a pas d’augmentation des risques pour les marins aux endroits où les licenciements ont eu lieu, comment confirmer cette affirmation? Puisque nous en sommes à une époque d’« évaluation des risques » — même les gouvernements mesurent la vie par rapport à des dividendes pécuniaires relativement modestes et imaginaires —, une compréhension des risques devient d’autant plus insaisissable. Lorsqu’un gardien de phare repère des personnes s’agrippant à la coque d’un navire renversé, comme cela s’est produit au cap Beale, en 2004, repère la dernière et unique fusée fonctionnelle d’un marin par une nuit de tempête, comme c’est arrivé au cap Scott, en 1999, ou recherche et trouve un pilote dont l’avion s’est écrasé — cela s’est produit à la pointe Dryad, en 2001 —, alors que personne d’autre ne les a aperçus, on est en droit de présumer que si personne n’avait été en fonction à ces endroits, ces situations auraient pu connaître des fins tragiques. Ce ne sont là que quelques exemples, pour lesquels les gardiens de phares ont mérité des éloges depuis la dernière tentative de licenciements. Rappelez-vous que les phares sont situés à des endroits géographiques où le risque est accru. Ce n’est pas par hasard que les gardiens de phares peuvent changer les choses en étant postés à ces endroits.

Ensuite, quand nous avons demandé aux pêcheurs alaskiens leur opinion au sujet du licenciement du personnel des phares dans cette zone, nous avons reçu une lettre de la Southeast Alaska Fishermen’s Alliance, ainsi qu’une lettre du directeur général de cette alliance, qui traitent de leur expérience plus personnelle en Alaska et de leur appréciation des phares gardés tandis qu’ils circulent le long de la côte de la Colombie-Britannique. Veuillez remarquer que ces pêcheurs m’ont affirmé qu’avec la montée de la



reliable weather information would result in loss of life. Please see attachment number 8.

Most senators will only know light stations from the ones they have driven by on the Gaspé Peninsula or, perhaps, the coast of New Brunswick, Nova Scotia or Prince Edward Island. The British Columbia stations and the remote stations in Newfoundland and Labrador are different in accessibility and guard a different coastline.

For you senators who live within the confines of the city and are accustomed to the safety and security that four walls and paved roads provide, I beg you to appreciate the needs of First Nations people, coastal peoples, mariners, coastal aviators, and other workers and travelers who find it necessary to move in less predictable environments. Please consider their requests for the retention of these light station services. Our marine highways are not like yours. They heave and pitch, dramatically changing with wind and tide, and they hide obstructions.

Since the federal government has jurisdiction and, therefore, responsibility for these waterways, I ask you, senators, what safety services you might want to spend your days and nights in such a place. I also ask you to remember the mariners of Newfoundland and Labrador. We have enclosed letters that speak to their needs in our attachments.

**The Deputy Chair:** Thank you, Ms. Collins and Mr. Bergh. I would like to acknowledge, Mr. Bergh, your comments about the importance of input from employees and your request to our committee for certain assurances. We will consider those recommendations and have noted them. I would like to thank you for the wealth of material you have assembled in the appendices that you have cited. We just got that material now, but it will be very useful in our work.

**Mr. Bergh:** You are very welcome, senator.

**The Deputy Chair:** Members of the committee can direct their questions to either witness, but I would like to ask Ms. Collins about consultation with the union. We heard from Minister Shea, who was before this committee on April 13, that there had been a lot of discussion with the union on the issue of removing remaining light station personnel. Furthermore, the union had been part of the discussion prior to starting the exercise. The plan for de-staffing was a plan of attrition so that no one would lose their jobs. The Coast Guard would ensure that people would have employment somewhere else within the Coast Guard. I am quoting more or less what the minister told us.

When did those above-mentioned discussions with the union take place, if you know?

**Ms. Collins:** I had meetings and discussions with the commissioner of the Coast Guard last fall, when the Coast Guard was announcing the de-staffing of the lights. We had the

pêche récréative en Alaska, ils étaient encore plus inquiets du fait que le manque de données météorologiques fiables se traduirait par des pertes de vie. Veuillez vous reporter à la pièce jointe n° 8.

Sénateurs, la plupart d'entre vous ne connaissez que les phares que vous avez croisés sur la route le long de la Gaspésie, ou peut-être le long des côtes du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse ou de l'Île-du-Prince-Édouard. Les postes de la Colombie-Britannique et les postes éloignés de Terre-Neuve-et-Labrador sont très différents sur le plan de l'accès, et surveillent un littoral différent.

Sénateurs, vous qui vivez dans les confins d'une ville et qui êtes habitués à la sécurité et à la sûreté conférées par quatre murs et des routes asphaltées, je vous conjure de tenir compte des besoins des peuples autochtones, des habitants des côtes, des marins, des aviateurs côtiers et des autres travailleurs et voyageurs qui doivent se déplacer dans des environnements moins prévisibles. Veuillez prendre en considération leurs requêtes relatives au maintien de ces services de phares. Nos autoroutes maritimes ne ressemblent pas aux vôtres. Elles se caractérisent par un tangage et un roulis spectaculaires, selon les vents et les marées, et elles camouflent des obstacles.

Puisque le gouvernement fédéral doit administrer ces eaux navigables et qu'il en a donc la responsabilité, sénateurs, je vous pose la question suivante : quels services de sécurité voudriez-vous avoir afin de pouvoir passer tous vos jours et toutes vos nuits dans un tel endroit? Je vous demande également de vous rappeler les marins de Terre-Neuve-et-Labrador. Nous avons joint à votre intention des lettres qui soulignent leurs besoins.

**Le vice-président :** Madame Collins et monsieur Bergh, merci. Monsieur Bergh, j'aimerais prendre acte de vos commentaires sur l'importance d'obtenir la contribution des employés et de votre demande pour l'obtention de certaines assurances de la part de notre comité. Nous allons examiner ces recommandations et en avons pris note. J'aimerais vous remercier pour la foule de renseignements que vous avez réunis dans les pièces que vous avez citées. Nous venons tout juste de les recevoir, mais elles nous seront très utiles.

**M. Bergh :** Sénateur, il n'y a pas de quoi.

**Le vice-président :** Les membres du comité peuvent poser leurs questions au témoin de leur choix, mais j'aimerais poser à Mme Collins des questions sur la consultation auprès du syndicat. La ministre Shea, qui a comparu devant le comité le 13 avril, nous a dit avoir beaucoup discuté avec le syndicat concernant la question du licenciement du personnel restant des phares. En outre, le syndicat a participé à la discussion avant que l'exercice ne soit entrepris. Le plan de licenciement était un plan d'attrition, de sorte que personne n'allait perdre son emploi. La Garde côtière garantirait que les employés auraient un emploi ailleurs au sein de ses rangs. Je vous répète plus ou moins ce que la ministre nous a dit.

Pourriez-vous nous dire quand les discussions avec le syndicat que je viens de mentionner ont eu lieu, si vous le savez?

**Mme Collins :** J'ai rencontré le commissaire de la Garde côtière et j'ai discuté avec lui l'automne dernier, au moment où la Garde côtière annonçait le licenciement du personnel des phares. Le



courtesy of a heads-up meeting prior to his announcement. At that time, the commissioner indicated that they would find jobs on vessels or shore jobs for the lightkeepers. That would have been sometime last September, I believe.

**The Deputy Chair:** Thank you.

**Ms. Collins:** Do you want me to go on about further discussions?

**The Deputy Chair:** If you have anything further to add that would be helpful.

**Ms. Collins:** We did follow up and had the opportunity to meet with the minister at the time. She put a halt to the de-staffing of the lights at that time, and announced that she would have an independent study.

We had follow-up discussions with the Coast Guard to see if there was room to discuss the need for staffed lighthouses. Unfortunately, those talks went nowhere. We also met with the Coast Guard to discuss the format that the study was to take. Obviously, that was prior to us being aware of this approach; the decision to establish a Senate committee was very recent. Our position, when we believed it was going to be a departmental review, was that it would be important to have lightkeepers and stakeholders as part of the review. There were probably four different meetings.

**The Deputy Chair:** Thank you.

I want to assure you that it is no longer a departmental review. We have established a broad mandate, as you may know. We will take an independent look at this with an open mind.

I will invite questions from senators now

**Senator Nancy Ruth:** On the guaranteed jobs, why is that such an unhappy proposition for the lightkeepers of B.C. or Newfoundland, or wherever — that is, the 51 lightkeepers that exist?

**Ms. Collins:** This is not specifically an issue of jobs or any jobs. This is about a needed service to the public. This is about safety, search and rescue, and providing aid to mariners. It goes beyond a guarantee of jobs, which we understand is no longer the situation anyway. That was pre-budget.

**Senator Nancy Ruth:** Do you mean it was pre-budget?

**Ms. Collins:** The discussion prior to the announcements — where there would be jobs either on a Coast Guard base or on a vessel — were for positions from last fall. Those positions may or may not exist today, as we speak. That guarantee was made during the first discussion we had with the commissioner. That guarantee is most likely not on the table today.

commissaire a eu la courtoisie d'organiser une réunion préalable à son annonce. À ce moment-là, le commissaire a indiqué que la Garde côtière allait trouver des emplois pour les gardiens de phares, que ce soit sur des navires ou sur terre. Cela a dû avoir lieu en septembre dernier, je crois.

**Le vice-président :** Merci.

**Mme Collins :** Aimerez-vous que je vous donne davantage de détails sur les discussions qui ont suivi?

**Le vice-président :** Si vous avez quelque chose à ajouter qui pourrait nous être utile, certainement.

**Mme Collins :** Nous avons effectivement fait un suivi, et avons eu l'occasion de rencontrer la ministre à ce moment-là. Elle a alors mis fin au licenciement des gardiens de phares et annoncé qu'elle ferait mener une étude indépendante.

Nous avons eu des discussions de suivi avec la Garde côtière, afin de déterminer s'il était possible de discuter de la nécessité du maintien des phares gardés. Malheureusement, rien n'est sorti de ces discussions. Nous avons également rencontré le représentant de la Garde côtière afin de parler de la forme que l'étude prendrait. Manifestement, c'était avant que nous ne soyons informés de la présente approche; la décision de mettre en place un comité sénatorial était très récente. Au moment où nous croyions qu'il allait s'agir d'un examen ministériel, nous étions d'avis qu'il serait important que les gardiens de phares et les intervenants participent à l'examen. Il y a sans doute eu quatre réunions différentes.

**Le vice-président :** Merci beaucoup.

Je tiens à vous rassurer : il ne s'agit plus d'un examen ministériel. Comme vous le savez sans doute, nous avons défini un vaste mandat. Nous allons examiner la situation de manière indépendante, tout en gardant l'esprit ouvert.

J'invite maintenant les sénateurs à poser leurs questions.

**Le sénateur Nancy Ruth :** En ce qui concerne les emplois garantis, pourquoi s'agit-il d'une proposition aussi insatisfaisante pour les gardiens de phares de la Colombie-Britannique, de Terre-Neuve ou d'ailleurs — c'est-à-dire pour les 51 gardiens de phares en place?

**Mme Collins :** Il ne s'agit pas précisément d'une question d'emploi. Il s'agit d'un service nécessaire au public. La véritable question, c'est la sécurité, la recherche et le sauvetage et le fait de fournir l'aide aux marins. Cela va au-delà d'une garantie d'emploi qui, d'après ce que nous comprenons, n'est même plus en vigueur. C'était avant le budget.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Voulez-vous dire que c'était avant l'annonce du budget?

**Mme Collins :** Les discussions qui ont eu lieu avant les annonces — selon lesquelles il y aurait des emplois sur une base ou un navire de la Garde côtière — portaient sur des postes de l'automne dernier. En ce moment, ces postes n'existent peut-être plus. Cette garantie nous a été donnée pendant notre première discussion avec le commissaire. Elle n'est sans doute plus sur la table aujourd'hui.

There was a real pressure put on the union to accept this because no indeterminate employee would lose their job. That was last September. That is not necessarily true today and the commissioner was clear that, six months or a year down the road, he may not be able to make that same commitment. However, we did not make an agreement at that time to de-staff the lights for the reasons I have said.

**Senator Nancy Ruth:** When you were in those conversations, was there some guarantee that people who worked in B.C. would have jobs in B.C., or on either coast? One would not be transferred to the Coast Guard on Lake Ontario or something, would they?

**Ms. Collins:** The possibility would have existed, yes. It is one Coast Guard and one way of doing business. There was no guarantee as to specific geological location where anyone would have a job. There were jobs on various vessels and jobs at Coast Guard bases where they could accommodate lightkeepers for indeterminate employees.

**The Deputy Chair:** Without wanting to interrupt the flow here, I will note Minister Shea appeared before the committee on April 13. You will see in the transcripts there is a reference to a guarantee of jobs, so it may be helpful to everyone considering this issue to review exactly what was said.

**Senator Nancy Ruth:** Mr. Bergh, in your speech to us, you said "Remember that light stations are placed in geographical positions of increased risk."

Is there a difference between the "geographical positions of increased risk" of those stations which are staffed and those which are not? Coming from Ontario, I would presume that a light station is placed where there is a risk to mariners, so I am wondering whether there is a difference between those that are staffed and those that are not staffed.

**Mr. Bergh:** There were some very important and strategic light stations that were de-staffed, notably Cape St. James at the bottom end of the Queen Charlotte Islands. It was an important light station and weather station. In my mind, it was one of the most important stations on the West Coast.

It was demolished. I think there is an automatic light there and that is it. There was a very important landfall. Weather information was invaluable to the people crossing Queen Charlotte Sound, to the halibut, salmon and black cod fishermen who fished there. Lucy Island and Pointer Island are other ones. They were de-staffed, not this last round but the round before.

**Senator Nancy Ruth:** Do fishermen have a capacity through technology of picking up the weather information that they would have been given from lighthouse keepers; do they have any other way to do that?

Le syndicat a subi de réelles pressions pour accepter cette offre parce qu'aucun employé occupant un poste à durée indéterminée ne perdrait son emploi. C'était en septembre dernier. Ce n'est plus nécessairement vrai aujourd'hui, et le commissaire nous a clairement dit qu'il ne serait peut-être pas capable de prendre le même engagement six ou douze mois plus tard. Cependant, à ce moment-là, nous n'avons pas convenu de licencier le personnel des phares pour les motifs dont j'ai parlé.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Quand vous aviez ces conversations, aviez-vous reçu la garantie, sous une forme ou l'autre, que les gens qui travaillent en Colombie-Britannique auraient des emplois dans la province ou sur l'autre côte? Une personne qui travaille sur la côte ouest ne se ferait pas muter à la Garde côtière au lac Ontario ou quelque chose du genre, n'est-ce pas?

**Mme Collins :** Ça aurait été possible, oui. C'est une façon de faire, et la Garde côtière n'y échappe pas. Il n'y avait aucune garantie quant à l'emplacement géographique précis des emplois qui seraient proposés. Il y avait des emplois sur divers navires et diverses bases de la Garde côtière qui auraient accueilli des gardiens de phares qui occupaient des postes à durée indéterminée.

**Le vice-président :** Sans vouloir interrompre le fil de la discussion, je soulignerai que la ministre Shea a comparu devant le comité le 13 avril. Dans les transcriptions, vous constaterez une citation relative à une garantie d'emploi; il pourrait être utile à quiconque examinant cette question de passer en revue exactement ce qui s'est dit.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Monsieur Bergh, pendant votre déclaration préliminaire, vous avez dit : « Rappelez-vous que les phares sont situés à des endroits géographiques posant un risque accru. »

Y a-t-il une différence entre les phares gardés « situés à des endroits géographiques posant un risque accru » et les phares automatisés? Comme je viens de l'Ontario, je présumerais qu'un phare est situé là où il y a un risque pour les marins, alors je me demande s'il y a une différence entre les phares qui sont gardés et ceux qui sont automatisés.

**M. Bergh :** Le personnel de certains phares très importants et stratégiques a été licencié, notamment au cap St. James, à l'extrémité sud des îles de la Reine-Charlotte. C'était un important phare ainsi qu'une station météorologique. À mon avis, c'était l'un des phares les plus importants de la côte ouest.

Il a été démoli. Je pense qu'on y trouve maintenant une lumière automatique, et c'est tout. Il y avait là un port de débarquement très important. Des renseignements météorologiques étaient précieux pour les personnes qui traversent le détroit de la Reine-Charlotte, pour les pêcheurs de flétans, de saumons et de gorges qui y pêchaient. Les phares de Lucy Island et de Pointer Island en sont deux autres exemples. Leur personnel a été licencié, pas cette fois-ci, mais la fois précédente.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Les pêcheurs ont-ils la possibilité, grâce à la technologie, d'obtenir les renseignements météorologiques qu'ils auraient obtenus des gardiens de phares? Ont-ils d'autres moyens de les obtenir?



**Mr. Bergh:** There are automatic buoys. They have a tendency to fail and, in the remote locations, it is very hard to get them repaired, especially during long periods of bad weather. Just recently, there was an automated weather observing system, AWOS, for airports in Bella Bella, on the central coast of B.C. At an airport where they could jump in an airplane with a tool box and be home the same day from Vancouver, it took four days to get that fixed. Therefore, you can imagine the problem if one fails on the spot of Sartine Island, off Cape Scott, which is a very important automatic weather site. It could take months to get it fixed.

**Senator Cochrane:** Can I ask a supplementary? As a result of de-staffing those lighthouses, do you have any record, now, of what has happened to them since they have been taken out of circulation? Have there been any disasters or accidents as a result of that? Who takes care of the fishermen's needs?

**Mr. Bergh:** They take care of their own needs and the Coast Guard takes care of them. There is a lifeboat in Port Hardy, and in Bella Bella, if we are talking Cape St. James. I do not have the records in front of me, but I am sure there have been significant incidents there due to bad weather information since the light station at Cape St. James was de-staffed and demolished. I do not have that information in front of me.

**Ms. Collins:** You will note in the backgrounder I provided; I attached some documentation from the Transportation Safety Board. In their report, they indicated there are increased accidents with small boaters and fishing vessels. I have attached that information but it might be worthwhile for this committee to hear about the increased accidents with the small vessels, particularly the fishing vessels. The fishing vessels are a huge community that depends on the lights quite a bit.

**Senator Hubley:** Thank you for your presentation this evening.

I will ask if you would comment on the following statements made by the Canadian Coast Guard commissioner, when he appeared before the committee on April 20 of this year: "If a light goes out, we are notified almost immediately by the mariners. We have not had to create any other system that would be any faster."

Could you comment on that, please?

**Mr. Bergh:** I know of a light that was reported by the lightkeeper at Lennard Island off Tofino. They reported it and it had been out for several days before it was relit.

Some technicians who do annual maintenance on lights have come across lights. There was a light in the Fraser River at the entrance to Fraser Port. The light has been out of commission for

**M. Bergh :** Il y a des bouées automatiques. Elles ont tendance à tomber en panne, et il est très difficile de réparer celles qui sont situées dans des emplacements éloignés, particulièrement quand les périodes d'intempéries sont longues. Tout récemment, un système automatisé d'observations météorologiques, AWOS, pour les aéroports de Bella Bella, sur les côtes centrales de la Colombie-Britannique, est tombé en panne. À partir d'un aéroport où c'était possible de tout bonnement sauter dans un avion avec une boîte à outils et rentrer à la maison le même jour à partir de Vancouver, il a fallu quatre jours pour réparer ce système. Par conséquent, vous pouvez vous imaginer le problème si l'un de ces systèmes tombe en panne sur Sartine Island, au large du cap Scott, un site de données météorologiques automatisées très important. La réparation pourrait prendre des mois.

**Le sénateur Cochrane :** Puis-je poser une question supplémentaire? À la suite du licenciement des gardiens de ces phares, avez-vous fait le suivi de ce qui est arrivé depuis que les phares ont été mis hors service? Y a-t-il eu des désastres ou des accidents qui ont découlé de cette situation? Qui répond aux besoins des pêcheurs?

**M. Bergh :** Ils répondent à leurs propres besoins, et la Garde côtière prend soin d'eux. Si on parle de cap St. James, il y a un canot de sauvetage à Port Hardy et un autre à Bella Bella. Je n'ai pas les données entre les mains présentement, mais je suis certain qu'il y a eu d'importants incidents là-bas attribuables à de mauvais renseignements météorologiques depuis que le phare de cap St. James a été démolit et que ses gardiens ont été licenciés. Je n'ai pas cette information entre les mains présentement.

**Mme Collins :** Remarquez que j'ai joint de la documentation du Bureau de la sécurité des transports à mes notes de présentation. Dans le rapport, le bureau signale l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des bateaux de plaisance et des navires de pêche. J'ai joint ces documents, mais il vaudrait sans doute la peine que le comité entende des témoignages sur l'augmentation du nombre d'accidents impliquant de petits navires, plus particulièrement les navires de pêche. Ces derniers représentent une énorme collectivité qui dépend pas mal des phares.

**Le sénateur Hubley :** Merci de votre exposé de ce soir.

Je vais vous demander de nous donner votre avis sur les déclarations suivantes faites par le commissaire de la Garde côtière quand il a comparu devant le comité le 20 avril de cette année : « Quand une lumière tombe en panne, les marins nous avisent presque immédiatement. Nous n'avons pas eu à mettre en place un autre système qui aurait pu être plus rapide. »

Qu'en pensez-vous?

**M. Bergh :** Je peux vous parler d'une lumière en panne qui a été signalée par le gardien de phare de l'île Lennard, au large de Tofino. Elle était en panne depuis plusieurs jours quand le gardien l'a rallumée.

Certains techniciens qui s'occupent de faire l'entretien annuel des lumières sont tombés sur des lumières en panne. Il y avait une lumière sur le fleuve Fraser à l'entrée du port du fleuve. La



a long time and no one ever reported it. The boats go in and out of there on a continual basis. Ships go out of there. I do not think they are always reported if they go out.

**Senator Hubley:** What do recreational and pleasure crafts do if the light is out? They are probably not familiar there is a light there and therefore it would not be reported. Does that put them in any danger?

If there were pleasure craft, such as recreational travel or sailing, and if a lighthouse which gave them navigational aid was out, would that put them at risk?

**Mr. Bergh:** I would say so. First of all, I think they should have charts on their boat and they should know there should be a light there. Having said that, if they do not have charts and if a light is supposed to be there, marking an obstruction or a course change, and it is not there, then they could be put in harm's way.

**Senator Hubley:** I would like to ask you to comment on another quote, if I might: "When the light goes out in a staffed light station, it is most often looked after by other technical staff people from the Coast Guard, not by the lightkeeper."

In your experience, is it correct that you do not manage the light itself?

**Mr. Bergh:** I think that is totally false. If a light goes out in a light station and the lightkeeper is there, he will do absolutely everything in his power to repair that light. I have not heard of a situation where they have not been able to do that. They might have to jury-rig something to make the light work and inform the Coast Guard base that such repairs had been made and that they would need immediate action on it. They send a crew out to fix it and, if the lightkeeper was able to facilitate a more permanent repair, that would be conveyed to the ship's crews. There would be no panic to bring a work crew out to replace a light.

**Senator Hubley:** It is not part of your job description to call the Coast Guard if a light should go out. Ordinarily, you would try to repair your light.

**Mr. Bergh:** If a light goes out, the first thing you do is issue a notice to shipping that the light is out. The second thing you do is fix the light. If you cannot fix the light, then the notice to shipping would stand and if it was outside business hours, you would notify the duty officer from the Coast Guard and the duty officer would take the appropriate action.

**Senator Dallaire:** Does a manned lighthouse have a store of spare parts for the purpose of repair? Do you perform running maintenance on the light? Is that part of your job description? Did you have a course on all of the functions and operations of the light station?

lumière n'était plus en service depuis longtemps, et personne ne l'a jamais signalée. Les bateaux entrent et sortent continuellement à cet endroit. Des navires passent par cet endroit. Je ne crois pas que les lumières en panne sont toujours signalées.

**Le sénateur Hubley :** Que font les embarcations récréatives et les embarcations de plaisance quand les lumières sont en panne? Ils ne savent sans doute pas qu'il y a une lumière à cet endroit, et, par conséquent, ils ne la signaleraient pas. Cela les met-il en danger?

Supposons qu'il y ait une embarcation de plaisance, pour faire de la voile ou du déplacement récréatif, et que le phare qui doit servir d'aide à la navigation soit en panne; serait-elle en danger?

**M. Bergh :** Je pense que oui. Pour commencer, je crois que les embarcations devraient avoir des cartes nautiques à bord, et leurs marins devraient savoir qu'une lumière devrait se trouver là. Cela dit, s'ils n'ont pas de cartes et qu'il devrait y avoir une lumière à un endroit pour signaler une obstruction ou un changement de cap, et qu'il n'y a pas de lumière, alors, oui, les marins pourraient être en danger.

**Le sénateur Hubley :** J'aimerais vous demander de nous donner votre opinion sur une autre citation, si vous le permettez : « Quand la lumière d'un phare gardé tombe en panne, la plupart du temps, c'est le personnel technique de la Garde côtière qui s'en occupe, pas le gardien du phare. »

Selon votre expérience, est-il exact de dire que vous ne vous occupez pas de la lumière elle-même?

**M. Bergh :** Je pense que c'est complètement faux. Si une lumière s'éteint dans un phare, et que le gardien s'y trouve, il fera tout en son possible pour la réparer. Je n'ai jamais entendu parler d'une situation où les gardiens n'avaient pas été en mesure de faire ça. Ils devront peut-être bricoler quelque chose pour faire fonctionner la lumière, puis informer la base de la Garde côtière des réparations apportées et du fait qu'il faut prendre des mesures immédiatement. La Garde côtière envoie une équipe pour la réparer, et, si le gardien a été en mesure de faire une réparation plus permanente, cette information serait transmise à l'équipage de l'atelier. Il n'y aura alors pas d'urgence pour faire déplacer une équipe pour remplacer une lumière.

**Le sénateur Hubley :** Le fait de téléphoner à la Garde côtière pour remplacer une lumière en panne ne fait pas partie de votre description de tâches. D'ordinaire, vous chercheriez à réparer la lumière vous-même.

**M. Bergh :** Si une lumière tombe en panne, la première chose que vous faites, c'est d'en aviser la marine marchande. La deuxième chose que vous faites, c'est de réparer la lumière. Si ce n'est pas possible, alors l'avis envoyé à la marine marchande reste valide et, si c'est en dehors des heures d'ouverture normales, vous avisez l'officier de service de la Garde côtière, qui prend les mesures appropriées.

**Le sénateur Dallaire :** Un phare gardé conserve-t-il des pièces de rechange aux fins de réparation? Vous occupez-vous d'assurer l'entretien de fonctionnement de la lumière? Cela fait-il partie de votre description de tâches? Avez-vous suivi une formation sur toutes les fonctions et le fonctionnement du phare?

**Mr. Bergh:** When I started, there was a fairly extensive lightkeepers' course that dealt with work specific to lightkeepers, such as tending the light, repairing diesel generators, et cetera. Now, most teaching falls on the shoulders of the principal keeper to teach his new lightkeeper these jobs. Yes, we are provided with light bulbs and, for lights where there are problems, we are supplied with spare parts to repair them. If there is other equipment on the station, we keep spare parts on hand for repairs that might be needed due to wear and tear. We keep equipment in top working condition so that we can assist the public when needed and keep the station up and running.

**Senator Dallaire:** Equipment gets older every year. If you had more spare parts and more training or qualifications, could you function quite autonomously and not have to call a technician from the Coast Guard? Could you run the place on your own for one or two years?

**Mr. Bergh:** The biggest problem would be the diesel generation. Most lightkeepers are fairly good mechanics but not all of them are full-on diesel mechanics. If an engine breaks down and needs to be rebuilt, the situation is out of the lightkeeper's hands. The normal operating procedure would be to deliver a new engine. The stations that run on diesel generation usually have two engines in good condition so that there is a backup. You run an engine until its hours are up. You have one for use and a new one in the wings ready to go.

**Senator Dallaire:** It could be used when the other one is down for maintenance. You could become more autonomous and not need the central power coming to help you.

**Mr. Bergh:** That is correct. At Chatham Point Light Station, we have back-up batteries and a converter system. You run your diesel generator at maximum load for one-third of the time that you used to run it, which dramatically decreases the amount of diesel fuel consumed. That would save the Coast Guard in fuel costs. The station I am at has a logging road access to bring diesel fuel in. To most light stations, diesel fuel comes by ship or helicopter. When bringing in diesel fuel by helicopter or boat, it is more expensive.

**Senator Dallaire:** If no one were at the light station, they would still have to bring in diesel fuel. Would they go to solar panels?

**Mr. Bergh:** If they are running a light on a stick, they can use a solar panel and storage batteries.

**Senator Dallaire:** The question that I asked to the minister was as follows: Do you see the requirement for a significant infrastructure investment in the years to come because of the state of the infrastructure, the houses and the light? The answer to my question was that yes, they see over the next 10 to 15 years that they would have to invest approximately \$40 million for doing that.

**M. Bergh :** Quand j'ai commencé, il se donnait un cours de gardien de phare assez exhaustif qui portait sur le travail des gardiens de phares, comme de s'occuper de la lumière, de réparer les génératrices au diesel, et cetera. Maintenant, c'est au gardien principal du phare d'enseigner la plupart de ces tâches au nouveau gardien. En effet, on nous fournit des ampoules, et, dans le cas des lumières qui posent problème, on nous fournit des pièces de rechange pour les réparer. S'il y a d'autre matériel dans le phare, nous conservons des pièces de rechange pour faire les réparations nécessaires attribuables à de l'usure normale. Nous conservons le matériel en parfait état afin de pouvoir aider les membres du public au besoin et faire en sorte que le phare soit en bon état de marche.

**Le sénateur Dallaire :** Le matériel prend de l'âge chaque année. Si vous aviez davantage de pièces de rechange, et que vous aviez plus de formation ou de compétences, pourriez-vous fonctionner de manière presque autonome, sans avoir à faire appel à un technicien de la Garde côtière? Pourriez-vous vous débrouiller seul pour faire fonctionner un phare pendant un ou deux ans?

**M. Bergh :** Le plus gros problème, ce serait les génératrices au diesel. La plupart des gardiens de phares sont d'assez bons mécaniciens, mais ils ne connaissent pas tous la mécanique d'une génératrice au diesel sur le bout de leurs doigts. Si une génératrice tombe en panne et doit être reconstruite, ce n'est plus du ressort du gardien de phare. Selon la procédure d'opération normale, il faudrait faire livrer une nouvelle génératrice. Les stations qui fonctionnent grâce à des génératrices au diesel disposent habituellement de deux génératrices en bon état de marche, afin qu'il y ait une génératrice de secours. On fait fonctionner une génératrice jusqu'à ce que sa durée de vie utile soit épuisée. On utilise une génératrice et on garde l'autre en cas de besoin.

**Le sénateur Dallaire :** Elle pourrait servir quand la première génératrice est désactivée à des fins d'entretien. Vous seriez plus autonome et vous n'auriez pas besoin d'appeler les gens de l'administration centrale à l'aide.

**M. Bergh :** C'est exact. Au phare de la pointe Chatham, nous avons des batteries de secours et un système de conversion. En faisant fonctionner la génératrice au diesel à sa charge maximale pendant le tiers du temps qu'elle fonctionnait auparavant, cela permet de réduire de manière considérable la quantité de carburant diesel consommée. Cela permettrait à la Garde côtière de faire des économies de coûts du carburant. À la station où je suis posté, un chemin forestier permet la livraison du carburant. Pour la plupart des phares, le carburant est livré par navire ou par hélicoptère, ce qui est beaucoup plus coûteux.

**Le sénateur Dallaire :** Si le phare n'était pas gardé, il faudrait quand même livrer le carburant. Les lumières pourraient-elles être alimentées par panneaux solaires?

**M. Bergh :** Si la lumière fonctionne sur une tige, alors elle peut être alimentée par un panneau solaire et des accumulateurs.

**Le sénateur Dallaire :** J'ai posé la question suivante à la ministre : Selon vous, faudra-t-il faire des investissements importants en matière d'infrastructure au cours des prochaines années en raison de l'état actuel de l'infrastructure, des phares et des lumières? On m'a répondu que, oui, au cours des 10 à 15 prochaines années, il serait nécessaire d'investir environ 40 millions de dollars à cette fin.



If you were no longer at the light station, would they have to invest that much money in infrastructure to maintain the physical buildings they currently have?

**Mr. Bergh:** After the last attempt to de-staff, which was reversed in the Pacific region, there was the Light Station Rejuvenation Project. It came in at close to \$20 million for major capital work on light stations for the next 25 years, excluding the three regional light stations referred to by Commissioner Da Pont. Those are now heritage light stations and possibly that is why they were left out of the rejuvenation project.

**Senator Dallaire:** Was the project approved?

**Mr. Bergh:** It was approved and the work was done for \$27 million. I think that is accurate, except for the three light stations I mentioned, for all capital projects for 25 years that concluded in 2008, I believe.

**Senator Dallaire:** You will be good for another 10 to 20 years without major repairs. That cost would not be a consideration in deciding whether to keep you on those stations. Is that correct?

**Mr. Bergh:** I believe that to be correct.

**Senator Dallaire:** Coming back to the budget, the impression I have is that the 51 person years was reduced by attrition or by moving people around. But those 51 person years were already cut from the establishment of the Coast Guard. They have already been reduced by 51 positions and, if you are still there, you would be moved into a position that might be vacated by someone else. Is that correct?

**The Deputy Chair:** Excuse me, Senator Dallaire, I believe that there are 51 staffed light stations and the information we have is that there are about two persons to each station, which totals 114. Your question is still valid, of course.

**Mr. Bergh:** I am not sure how many indeterminate lightkeepers there are. Quite a few are relief and quite a few are term employees. I am not exactly sure of the numbers.

**Senator Dallaire:** You seem to know quite well what is going on in the ministry.

**Ms. Collins:** Over the last year, the Coast Guard hired term and casual employees. We talk about 114 positions but there are not 114 PYs, person years, because some are short term and some are casual.

I am unaware that there have been 114 positions cut from the Coast Guard already. We had been given to understand that the announcement was being made and they intended to cut. The minister's announcement stopped that process, so I would have expected it would also stop any cuts from the establishment as well. I cannot confirm that because sometimes we are unaware of

Si les phares n'étaient plus gardés, faudrait-il investir autant d'argent dans l'infrastructure pour maintenir les bâtiments que la Garde côtière possède présentement?

**M. Bergh :** Après la dernière tentative de licenciement, qui a été annulée dans la région du Pacifique, il y a eu un projet de rénovation des phares. Il s'élevait à près de 20 millions de dollars afin d'effectuer d'importants travaux d'immobilisations sur les phares au cours des 25 prochaines années, à l'exclusion des trois phares régionaux mentionnés par le commissaire Da Pont. Ces trois phares font maintenant partie du patrimoine, et c'est sans doute la raison pour laquelle ils ont été exclus du projet de rénovation.

**Le sénateur Dallaire :** Le projet a-t-il été approuvé?

**M. Bergh :** Il a été approuvé, et le travail a été effectué pour 27 millions de dollars. Je pense que ces chiffres sont exacts, à l'exception des trois phares que j'ai mentionnés, pour tous les projets d'immobilisations d'une durée de 25 ans qui se terminaient en 2008, je crois.

**Le sénateur Dallaire :** Vous allez donc pouvoir passer une autre période de 10 à 20 ans sans réparations majeures. Ce coût n'aurait pas à être pris en considération au moment de décider s'il faut conserver les gardiens de phare. Est-ce exact?

**M. Bergh :** D'après moi, c'est exact.

**Le sénateur Dallaire :** Revenons au budget. J'ai l'impression que la réduction de 51 années-personnes a été obtenue par attrition ou mutation. Mais ces 51 années-personnes avaient déjà été supprimées de l'effectif de la Garde côtière. L'effectif a déjà été réduit de 51 postes, et, si vous êtes toujours en poste, vous seriez déplacé dans un nouveau poste qui serait libéré par quelqu'un d'autre. Est-ce exact?

**Le vice-président :** Excusez-moi, sénateur Dallaire. Je crois qu'il y a 51 phares gardés et, selon l'information dont nous disposons, il y a environ deux personnes pour chaque phare, ce qui donne un total de 114. Bien entendu, votre question reste valable.

**M. Bergh :** Je ne suis pas certain du nombre de gardiens de phares qui occupent des postes pour une période indéterminée. Bon nombre d'entre eux sont des employés de relève, et bon nombre d'entre eux sont des employés nommés pour une durée déterminée. Je ne suis pas certain des chiffres.

**Le sénateur Dallaire :** Vous semblez bien au courant de ce qui se passe au ministère.

**Mme Collins :** Au cours de la dernière année, la Garde côtière a embauché des employés nommés pour une période déterminée et des employés occasionnels. Nous parlons de 114 postes, mais il ne s'agit pas de 114 années-personnes, parce que certains postes sont à court terme et d'autres sont occasionnels.

Je ne suis pas au courant du fait que 114 postes auraient déjà été supprimés de l'effectif de la Garde côtière. D'après ce que nous avons pu comprendre, l'annonce a été faite, et la Garde côtière avait l'intention de supprimer des postes. L'annonce de la ministre a mis fin à ce processus, alors je m'attendrais à ce que cela mette également fin à toute suppression de l'effectif. Je ne peux



what happens behind the scenes. I can say, at that time, there were enough positions that the commissioner could say that they would move and not all 114.

I am careful when I talk about indeterminate positions, and terms of two years that could then be made indeterminate. Beyond that, everyone else would be let go. Those acting assignments and everything would roll back. My understanding is that was not done.

**Senator Dallaire:** It is still in the establishment and, in this new fiscal year, those positions should still be there.

**Ms. Collins:** That is my understanding. Our members are still here so the positions should still be there.

**The Deputy Chair:** I think that is the information the minister gave us, that there had been no further cuts in the past two years.

**Senator Nancy Ruth:** Could I ask a supplementary question? Mr. Bergh, Senator Dallaire suggested that, for the next 20 years, infrastructure monies would not be needed to be spent and you said, yes, to that. Was that for both coasts or were you saying that about the B.C. coast?

**Mr. Bergh:** To the best of my knowledge, that is just for the B.C. coast.

**Senator Nancy Ruth:** Thank you.

**The Deputy Chair:** I call on Senator Manning and think I can take note that he is not a person who lives in a city.

**Senator Manning:** Just for the record, I live in a coastal community named St. Bride's in Newfoundland and Labrador, a population, when everybody is home, around 400. I live 18 kilometres from Cape St. Mary's light station, so I am quite familiar with rural Newfoundland and my home town is a fishing community. That is my background on that particular subject.

I am intrigued by some of your comments and I certainly have several questions. We have received testimony here, and I will refer to a statement shortly, in regard to what other jurisdictions are doing in the world for that matter, and not only in North America and Canada. One particular statement from the commissioner goes something like this: We are pretty well the last developed country that still maintains staffed lighthouses. We have many years of experience here in Canada and almost every developed country. That does not indicate that issues of reliability or risks to navigation exist.

When I read your comments, Mr. Bergh, in my view you certainly raise several issues in regard to the people who use the waters around the light stations, whether they are fishermen or

confirmer cela parce que nous ne sommes pas toujours au courant de ce qui se passe en coulisse. Ce que je peux vous dire, c'est qu'à ce moment-là, il y avait suffisamment de postes pour que le commissaire puisse affirmer qu'ils allaient déplacer des gens et que ce ne serait pas tous les 114 postes qui seraient supprimés.

Je prends des précautions lorsque je parle de postes pour une durée indéterminée, et de postes d'une durée de deux ans qui pourraient alors être transformés en postes de durée indéterminée. En dehors de cela, tous les autres employés seraient licenciés. Les personnes nommées par intérim et toutes les autres reprendraient leurs anciens postes. D'après ce que je comprends, cela n'a pas été fait.

**Le sénateur Dallaire :** Ils font toujours partie de l'effectif, et, pendant le nouvel exercice, ces postes devraient toujours être là.

**Mme Collins :** C'est ce que je comprends. Nos membres sont toujours là, donc les postes devraient toujours être là.

**Le vice-président :** Je pense que c'est bien l'information que le ministre nous a donnée, c'est-à-dire qu'il n'y a pas eu d'autres suppressions de poste au cours des deux dernières années.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Puis-je poser une question supplémentaire? Monsieur Bergh, le sénateur Dallaire a laissé entendre que, au cours des 20 prochaines années, il ne serait pas nécessaire d'affecter des sommes à des dépenses d'infrastructure, et vous avez répondu oui. Votre réponse était-elle valide tant pour la côte Ouest que pour l'Est du Canada, ou parliez-vous seulement de la côte de la Colombie-Britannique?

**M. Bergh :** À ma connaissance, cela se limite à la côte de la Colombie-Britannique.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je vous remercie.

**Le vice-président :** Je me tourne vers le sénateur Manning, et je pense que je peux souligner qu'il n'est pas une personne qui vit en ville.

**Le sénateur Manning :** Aux fins du compte rendu, j'habite dans une collectivité côtière appelée St. Brides, à Terre-Neuve-et-Labrador; quand tout le monde est à la maison, il y a environ 400 habitants. J'habite à 18 kilomètres du phare de cap St. Mary's, alors je connais plutôt bien la vie rurale à Terre-Neuve et j'ai grandi dans une collectivité de pêcheurs. Voilà mes antécédents sur ce sujet en particulier.

Certains de vos commentaires m'intriguent, et j'ai certainement plusieurs questions à vous poser. Nous avons entendu de témoignages, et je vais bientôt citer une déclaration, sur ce qu'il y a d'autres administrations ailleurs dans le monde font dans ce domaine, et pas seulement en Amérique du Nord et au Canada. Plus particulièrement, le commissaire aurait dit quelque chose du genre : « Nous sommes pratiquement le dernier pays industrialisé qui continue de maintenir des phares gardés. Nous comptons de nombreuses années d'expérience ici au Canada et dans presque chaque pays industrialisé. » Cela n'indique pas qu'il existe de problèmes de fiabilité ou des risques à la navigation.

Monsieur Bergh, quand je lis vos commentaires, selon moi vous soulevez certainement de nombreux problèmes en lien avec les gens qui circulent dans les eaux qui entourent les phares, qu'

recreational boaters. Right here in Canada, as an example, in Nova Scotia, we do not have any staffed lighthouses. In Newfoundland and Labrador we do, and in British Columbia we do.

I am trying to understand for my own purposes, and that of the committee, your feelings on that statement, because it seems we are being given the message that the automated lighthouse provides a service to mariners that is equal to, or certainly as good as, that of a staffed lighthouse.

That seems to be the bone of contention the committee is dealing with. I would like to hear your remarks on that, or either of you, but I want to throw that out as my first question.

**Ms. Collins:** I will start and then ask Mr. Bergh to pick it up.

The issue for us, yes, the commissioner has said to us we are the only country. That is not true. Chile and Brazil both have staffed lighthouses and are expanding. I think we have to look at the difference between our coasts and those of other countries. We have the longest coast, we also have the coldest water, and we do not have the population along the waters as do many other countries. We have many isolated areas.

If we are looking at Chile and Brazil, we have very similar waters. With the cold water exposure and having the very large coastline, we are most similar to those particular two countries, so we are not the same as, for example, the United States or some of the European countries that have a dense population along the coasts.

I will ask Mr. Bergh to add to that.

**Mr. Bergh:** Did you want to know about the reliability or the function of a light?

**Senator Manning:** It is the de-staffing versus having a staffed lighthouse. The concern for us all is the mariners who are out there. When we heard from the commissioner, we got the feeling that the same type of services that are provided by a staffed lighthouse would be provided by a de-staffed lighthouse.

**Mr. Bergh:** Absolutely not. It is almost like mixing apples and oranges. A de-staffed light station has a light and no human presence. A staffed light station has a light and normally two keepers and a first aid station, and it is an emergency response station. If it is possible, they have a boat and four sets of eyes or more watching the water.

Many of these places are outposts for the community that is very rural in B.C. There might be native villages or small communities here and there and they, quite often, are even at my station; I am the person to go to for a lot of stuff. If someone is in trouble or someone is missing in the neighbourhood, we get the call before they call the Coast Guard station or the RCMP. I guess people think that, because we fly the Canadian flag, therefore we know the right channels to go to, and I think we do. We can lead people in

s'agisse de pêcheurs ou de plaisanciers. Par exemple, ici même au Canada, en Nouvelle-Écosse, nous n'avons pas de phares gardés. Nous en avons à Terre-Neuve-et-Labrador, ainsi qu'en Colombie-Britannique.

J'essaie de comprendre, pour mon bénéfice et celui du comité, ce que vous pensez de cette déclaration, parce qu'on dirait que l'on cherche à nous transmettre le message selon lequel les phares automatisés offrent aux marins un service équivalent, ou au moins aussi bon, que celui offert par un phare gardé.

Il me semble que c'est une pomme de discorde pour le comité. J'aimerais entendre vos remarques sur le sujet — et je m'adresse à vous deux —, et ce sera ma première question.

**Mme Collins :** Je vais commencer, et je demanderai à M. Bergh de poursuivre.

Notre problème... Oui, le commissaire nous a dit que nous sommes le seul pays. Ce n'est pas vrai. Il existe au Chili et au Brésil un nombre croissant de phares gardés. Je crois qu'il faut jeter un coup d'œil sur les différences entre nos côtes et celles des autres pays. Nous avons le plus long littoral et l'eau la plus froide, et les côtes ne sont pas aussi peuplées que celles de bien d'autres pays. Nous comptons de nombreuses régions isolées.

Les zones littorales du Chili et du Brésil sont semblables aux nôtres. Elles sont exposées à une eau froide et sont très longues : c'est pourquoi notre situation est semblable à celle de ces deux pays, mais pas, par exemple, à celle des États-Unis ou de certains pays d'Europe dont la population dans les régions côtières est très dense.

Je vais demander à M. Bergh de poursuivre.

**M. Bergh :** Vous vouliez des informations sur la fiabilité des phares ou sur leur fonction?

**Le sénateur Manning :** Je voudrais comparer les phares gardés et les phares qui n'ont pas de gardien. Nous nous préoccupons tous des marins. À entendre le commissaire, nous avons l'impression que les phares sans gardien offriraient les mêmes services que les phares gardés.

**M. Bergh :** Certainement pas. C'est un peu comme si on comparait des pommes et des oranges. Un phare qui n'est pas gardé émet un signal lumineux, mais il n'y a pas de présence humaine. Un phare gardé émet un signal lumineux et, normalement, deux gardiens sont présents. C'est un poste de premiers soins et aussi un poste d'intervention en cas d'urgence. Dans la mesure du possible, un bateau et quatre paires d'yeux, voire davantage, permettent de surveiller les eaux.

Dans bien des cas, les phares sont des postes de surveillance pour les collectivités en majorité rurales de la Colombie-Britannique. Ils sont situés près de petites collectivités ou de villages autochtones, qui sont dispersés, et, bien souvent, leurs habitants viennent me voir au phare, car je suis pour eux une personne-ressource à nombre d'égards. Quand quelqu'un a un problème ou quand une personne du voisinage a disparu, c'est moi qu'ils appellent, avant même d'appeler la Garde côtière ou la GRC.



the right direction, which is a good plus. Flying the flag is a big thing, too. It shows that there are people there.

On the central coast, or even on the east and west coasts of Vancouver Island, you can go for days, depending on the boat you run, you can go for half a day in a boat and not see any humans, or on a fishing boat going eight knots, or villages or anything, so coming to a light station is almost like a Mecca. If you are in trouble and have something breaking down, quite often people come into light stations for that particular reason.

**Senator Manning:** To follow up on that, again, maybe it is just me but I got the impression from the witnesses we have heard that the extra services to which you alluded, such as assists with search and rescue, providing other services — I do not know if you used the word improperly — but I certainly got the impression that that is not necessarily the Coast Guard's mandate or responsibility. As I understood it, and maybe someone else can tell me, providing that light and the horn in some cases, navigational aids, to mariners seems to be their mandate or responsibility. Beyond that, they seem to be saying that that is someone else's responsibility so we should not be paying for that, which might be a good way of putting it.

**Ms. Collins:** In Mr. Bergh's documentation he included a copy of the job description. You might find that helpful in understanding exactly what the job is.

**Mr. Bergh:** As I said in my presentation, the Coast Guard's objectives are maritime safety; protecting the marine and fresh water environment, facilitating maritime commerce and sustainable development, supporting maritime scientific excellence, and supporting Canada's maritime priorities. Their services include maritime search and rescue, environmental response, marine communication and traffic services, aids to navigation, waterways and management, maritime security, support of the Department of Fisheries and Oceans management mandates, and support to other government objectives. We do almost all of that in one form or another.

More than once the last call from a boat that is in dire straits is a weak radio signal that has been picked up by a light station. It does not happen all the time, but it still happens. If you are in trouble and your boat is filling with water and things are not going too well, most likely your battery is not doing too well, either. You get a weak radio signal out and you are lucky if someone hears it. That happens.

**Senator Manning:** You told us in your introduction that you have been a lighthouse keeper for 27 years. Is that correct?

**Mr. Bergh:** Yes.

**Senator Manning:** Have you been trained in search and rescue in any of the training that you received?

Je crois que les gens pensent que, comme nous arborons le drapeau canadien, nous savons quoi faire, et je crois que c'est vrai. Nous pouvons dire aux gens quels moyens prendre et c'est un avantage. Le drapeau canadien est très important : il signale notre présence.

Vous pouvez longer la côte centrale — ou même les côtes est et ouest de l'île de Vancouver — pendant des jours ou, selon votre type d'embarcation, pendant une demi-journée, sans voir âme qui vive; vous pouvez naviguer sur un bateau de pêche à une vitesse de huit nœuds et ne voir ni village ni rien. Arriver à un phare, c'est alors un peu comme arriver à La Mecque. Si vous avez des problèmes ou que votre moteur tombe en panne, vous savez que vous pouvez souvent obtenir de l'aide d'un gardien de phare.

**Le sénateur Manning :** J'aimerais poursuivre sur le même sujet. J'ai peut-être tort, mais selon les témoins que nous avons entendus, les services supplémentaires que vous avez mentionnés, comme le soutien aux activités de recherche et sauvetage et les autres services — je ne sais pas si vous avez utilisé le terme approprié — j'ai eu l'impression que cela ne relevait pas nécessairement du mandat ou des responsabilités de la Garde côtière. J'avais compris, et quelqu'un pourrait me le confirmer, que son mandat ou ses responsabilités consistent à émettre un signal lumineux et, dans certains cas, sonore et à fournir une aide à la navigation aux marins. Les témoins semblent dire que tout le reste relève d'une autre entité et que nous ne devrions pas payer pour cela; je crois que c'est une bonne façon de l'expliquer.

**Mme Collins :** Dans les documents soumis par M. Bergh, vous trouverez une description des tâches. Cela pourrait vous aider à bien comprendre en quoi consiste ce travail.

**M. Bergh :** Comme je l'ai dit dans mon exposé, la Garde côtière a pour objectif la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin et des eaux douces, la facilitation du commerce maritime et du développement durable, le soutien de l'excellence scientifique appliquée au milieu marin et l'appui des priorités maritimes du Canada. Elle offre aussi les services suivants : recherche et sauvetage en mer, intervention environnementale, services de communication et de trafic maritimes, aides à la navigation, voies navigables et gestion, sécurité maritime, soutien des mandats de gestion des ressources du ministère des Pêches et des Océans et appui des autres objectifs du gouvernement. Nous faisons tout cela, d'une manière ou d'une autre.

Il est arrivé plus d'une fois qu'un bateau en détresse émette un dernier faible signal radio qui sera reçu par le gardien d'un phare. Cela n'arrive pas toujours, mais cela arrive quand même. Si vous avez un problème et que votre bateau prend l'eau et que la situation dégénère, il est fort possible que votre batterie ne soit pas non plus en très bon état. Elle n'émet qu'un faible signal radio et, si vous êtes chanceux, quelqu'un le recevra. Ce sont des choses qui arrivent.

**Le sénateur Manning :** Vous avez dit dans votre exposé que vous êtes gardien de phare depuis 27 ans. C'est bien cela?

**M. Bergh :** Oui.

**Le sénateur Manning :** Avez-vous suivi une formation dans le domaine de la recherche et du sauvetage?



**Mr. Bergh:** We have a tier 1 boat handling course which is pretty basic. It teaches you how to steer a boat, the basic rules of the road, how to navigate, how to make sailing plans, and that kind of thing. It is not like a RHIOT school course where you are actually trained in search and rescue, not that it could not happen. At certain sites, it would be a good idea to have individuals take RHIOT school for training.

**Senator Manning:** In your years of service, have you been encouraged by the Coast Guard to provide additional services over and above what you were hired to take care of, namely, to watch out for the light or to ensure that the light stays burning? Have you been encouraged to provide other services to mariners? I am trying to get to the points of these additional services that are provided.

**Mr. Bergh:** We have not been discouraged. My particular site was provided with a pretty good boat. We have been able to do some fairly significant things with that. They gave us some good materials for that boat. There is a gasoline pump that we have used on numerous occasions to pump boats out, and we have used first aid kits. We have had several incidents near Chatham Point where we had to deal with severely injured people. More training would be good, but we have been able to do what we can.

**Senator Manning:** Do you know if any record of additional services has been kept by lighthouse keepers or the Coast Guard? We hear a lot of discussion about these additional services. That is an argument we need to hear as a committee because I believe that is important. Again, I go back to the testimony of the officials from the Coast Guard. They did not seem to put a lot of emphasis on these additional services. We were left with the impression that they were provided by others and, in some cases, lighthouse keepers assist.

In your 27 years, I am sure you have done more than made sure the light was kept burning. Is there any record anywhere of these additional services that were provided by lighthouse keepers throughout the country?

**Mr. Bergh:** We have a lightkeepers' log that we fill out daily. It does not go into a lot of details but, if something significant happens, it goes into the log. If we are involved in an incident, there is an incident log. We fill that out and, on that same paper, if weather information is given to passing airplanes or helicopters via radio, it is marked down. You log all these things. The Coast Guard base in Victoria went through their incident logs for the past five years to try to make a spreadsheet from it. I have not seen it yet. I thought I would get it before this meeting today, but I have not seen the document yet. That would give you a rough idea of what it is. Everything is not documented, of course, but I

**M. Bergh :** Nous suivons un cours de premier niveau sur la navigation, qui est plutôt un cours de base. On apprend à manœuvrer un bateau, les règles fondamentales de l'orientation, la navigation, la façon de dresser des plans de route, ce genre de choses. Ce n'est pas comme un cours en bonne et due forme, où on apprend à effectuer des opérations de recherche et de sauvetage; pourtant, ça pourrait arriver. À certains endroits, ce serait une bonne idée de demander au personnel de suivre des cours de formation en bonne et due forme.

**Le sénateur Manning :** Pendant toutes vos années de service, est-ce que la Garde côtière vous a déjà encouragé à fournir des services supplémentaires, en plus des tâches pour lesquelles vous avez été embauché, c'est-à-dire assurer le fonctionnement du phare et veiller à ce qu'il ne s'éteigne pas? Est-ce qu'on vous a encouragé à fournir d'autres types de services aux marins? J'essaie de savoir quels autres services sont offerts.

**M. Bergh :** Personne ne nous en a découragés. Le phare auquel je suis affecté dispose d'un assez bon bateau. Nous avons été capables d'en faire pas mal avec ce bateau. Il est également bien équipé. Nous avons une pompe à essence, et nous avons dépanné d'autres embarcations à de nombreuses occasions. Nous nous sommes aussi servis des troussees de premiers soins. Plusieurs incidents sont survenus près de Chatham Point, et nous avons dû prendre soin de gens gravement blessés. Ce serait bien d'avoir davantage de formation, mais nous avons été capables de faire tout ce que nous pouvions.

**Le sénateur Manning :** Savez-vous si les gardiens de phare ou la Garde côtière ont tenu des registres ou des dossiers touchant les services supplémentaires? Nous entendons beaucoup parler de ces services additionnels. Nous devons en savoir plus, en tant que membres du comité, parce que cet argument est à mon avis important. Je m'en remets encore une fois au témoignage des représentants de la Garde côtière. Ils ne semblaient pas accorder beaucoup de place à ces services additionnels. Ils nous ont donné l'impression que ces services étaient fournis par d'autres intervenants et que, dans certains cas, les gardiens de phare leur prêtaient assistance.

Je suis convaincu que, pendant vos 27 années de service, vous ne vous êtes pas contenté de veiller à ce que le signal lumineux soit toujours maintenu. Avez-vous quelque part tenu un registre de ces services supplémentaires fournis par les gardiens de phare du pays?

**M. Bergh :** Les gardiens de phare tiennent un registre quotidien. On n'y met pas beaucoup de détails, mais, quand quelque chose d'important arrive, on l'inscrit. S'il y a un incident et que nous sommes concernés, il y a aussi un registre des incidents. Nous inscrivons tout cela sur la même feuille et, si des renseignements sur la météo sont donnés aux aéronefs ou hélicoptères de passage, par radio, c'est aussi inscrit. On note tout cela. La base de la Garde côtière à Victoria a passé en revue tous ces registres des incidents des cinq dernières années afin d'en faire un tableau. Je ne l'ai pas encore vu. Je croyais l'obtenir avant la réunion d'aujourd'hui, mais je ne l'ai toujours pas. J'aurais pu

do not think lightkeepers are the best people for keeping records. There definitely will be some documentation there.

**Senator Manning:** Is that documentation turned over to the Coast Guard? This is the first time I have been aware that there is that type of documentation. Where would we look for that?

**Mr. Bergh:** Our records are sent monthly to the Victoria Coast Guard base.

**Ms. Collins:** To add on the issue about the weather, I believe the Coast Guard did address that weather reporting is an Environment Canada responsibility, so it is sort of an add on. That is not the case at all. The weather information and the assistance that our lightkeepers provide to boaters, especially the small boaters who do not have sophisticated weather instruments, et cetera, is quite often vital. Mr. Bergh mentioned, and I think it is important to note, that they provide instant weather information to helicopter operators and to others. That kind of information is not readily available, especially in bad weather, when systems are down, et cetera. It is a phone call or it is a contact with the lightkeeper that gives them what the weather conditions are here, right now. It is a vital service that has been provided by the Coast Guard for many years. I find it interesting that it is at a time when they want to de-staff the lights that, suddenly, this is not a responsibility of the Coast Guard and, in particular, our lightkeepers. It is not just lightkeepers who provide weather information; Coast Guard vessels do as well.

**Senator Manning:** As I mentioned earlier, where I live I have been known to drive five kilometres outside my community and see sunshine after seeing six days of fog in my community. We are used to the weather patterns that change.

On the additional services again, because that seems to be raised time and again, do you know if any lighthouse keepers receive any remuneration for any extra services provided to assist mariners or anyone in particular?

**Mr. Bergh:** I think we get 50 cents for a weather observation twice a day as climate weathers — that is, for a report on rainfall and the temperature, but not on humidity. You get 50 cents for a report on the maximum and minimum temperature and rainfall. That is extra from our wage. Some places get a pittance for water samples. I think there are two stations that do full SA weathers. They fill out a big sheet of weather information daily. They get some money for that. It is not a large amount, but there is some extra money. As far as getting money for search and rescue or anything like that, no.

**Senator Manning:** Thank you very much.

vous donner une bonne idée générale à ce sujet. Tout n'est pas documenté, évidemment, mais je ne crois pas que les gardiens de phare soient les mieux placés pour tenir des registres. Mais il y a assurément de la documentation.

**Le sénateur Manning :** Est-ce que ces documents sont remis à la Garde côtière? C'est la première fois que j'entends parler de ce type de documents. Où est-ce que nous les trouverions?

**M. Bergh :** Nos dossiers sont envoyés chaque mois à la base de la Garde côtière à Victoria.

**Mme Collins :** J'aimerais dire quelques mots de plus au sujet de la météo. Je crois que les représentants de la Garde côtière ont souligné que les rapports météo faisaient partie des responsabilités d'Environnement Canada et étaient donc redondants. Mais ce n'est pas du tout le cas. Les renseignements météo et l'aide que nos gardiens de phare fournissent aux marins, en particulier ceux dont les petits bateaux ne sont pas équipés d'instruments météo perfectionnés, par exemple, sont souvent vitaux. M. Bergh a mentionné, et je crois qu'il est important de le souligner, que les gardiens de phare fournissent immédiatement des renseignements météo aux pilotes d'hélicoptère et à d'autres personnes. Ce type d'information n'est pas toujours facilement accessible, en particulier quand le temps est mauvais, quand les systèmes sont en panne, et cetera. C'est grâce à un appel téléphonique ou à des communications avec le gardien de phare que ces personnes peuvent savoir tout de suite quelles sont les conditions météorologiques. C'est un service essentiel que la Garde côtière fournit depuis des années. Je trouve étrange que, au moment où l'on cherche à supprimer le personnel des phares, soudainement, cela n'est plus la responsabilité de la Garde côtière, particulièrement de ses gardiens de phare. Ce ne sont pas seulement les gardiens de phare qui transmettent des informations sur la météo; les navires de la Garde côtière le font aussi.

**Le sénateur Manning :** Comme je l'ai dit plus tôt, dans mon patelin, il m'est arrivé de faire cinq kilomètres de route pour voir le soleil après six jours de brume chez moi. Nous sommes habitués à des conditions atmosphériques qui changent.

Je reviens à la question des services supplémentaires, qui semble être soulevée de temps à autre. Savez-vous si des gardiens de phare recevront une rémunération pour les services supplémentaires qu'ils fournissent aux marins ou à d'autres personnes?

**M. Bergh :** Je crois que nous recevons 50 cents pour l'observation météorologique, deux fois par jour — c'est-à-dire le temps qu'il fait, un rapport sur les précipitations et la température, mais pas pour ce qui concerne l'humidité. Nous recevons 50 cents pour un rapport sur les températures maximales et minimales et sur les précipitations. Cela s'ajoute à notre salaire. Certains gardiens prélèvent des échantillons d'eau, et ils ne reçoivent presque rien pour cela. Je crois que deux stations de phare diffusent des bulletins météo SA complets. Les gardiens remplissent chaque jour de longs feuillets sur les conditions météorologiques. Ils sont payés pour cela. Pas beaucoup, mais c'est un montant qui s'ajoute à leur salaire. En ce qui concerne les opérations de recherche et sauvetage et des activités de même nature, non, nous ne sommes pas payés.

**Le sénateur Manning :** Merci beaucoup.



**Ms. Collins:** This money is paid by the employer, not by the users. I want to be clear on that. The Coast Guard pays these monies.

**The Deputy Chair:** We have a lot of ground to cover, so I will ask senators to make their questions brief and the witnesses to keep their answers succinct, please.

**Senator Cochrane:** To the best of your knowledge, have the people received any funding for the help that they have received from private enterprise?

**Ms. Collins:** Absolutely not.

**Senator Cochrane:** The GPS is now out. Many cars have them and I am sure boats have them, too. Has that changed marine navigation at all?

**Mr. Bergh:** I have a 38-foot fishing vessel and I have had a GPS plotter in that boat for probably 15 years, if not more. It is a nice tool to have. They are fairly accurate, but it is just a tool. When you turn on the GPS plotter, you get a warning immediately that it is just an aid; it is not an end-all to navigation. It is a tool that you can use to roughly tell you where you are.

I also have radar on my boat. I can turn that on and I will trust because it will tell me exactly where an object is away from me. However, even more recently, I still have the GPS plotter but I have a laptop computer. On that, I have an actual navigation chart that shows the little boat as a little green icon moving through the water. There is an icon on the side, a tool bar, that says GPS okay, and I have seen that GPS green light say "GPS okay" and that little green boat is not moving.

It is a computer; they freeze up. Probably almost everyone in this room knows about computers and how frustrating they can be at times. It is the same with using a GPS.

**Senator Cochrane:** Therefore, it is not a safety feature as such, is it?

**Mr. Bergh:** I would say anything that aids navigation is a safety feature. It is another tool in the tool box.

**Senator Cochrane:** However, you are not confident enough for it to be the be-all and end-all instrument?

**Mr. Bergh:** Absolutely not.

**Senator Cochrane:** Are there certain geographical locations in B.C. that require staffing more so than other stations?

**Mr. Bergh:** The whole system is a network of light stations. I think it has been stripped almost as far as it can be. You have a system of light stations that encircle the coast in British Columbia and, when you pull one of those out, it leaves another hole. If you

**Mme Collins:** Cet argent est versé par l'employeur, pas par les utilisateurs. Je veux que cela soit clair. C'est la Garde côtière qui verse cet argent.

**Le vice-président:** Nous avons beaucoup de sujets à traiter, c'est pourquoi je demanderais aux sénateurs de poser de courtes questions et aux témoins de répondre de façon succincte, s'il vous plaît.

**Le sénateur Cochrane:** Sauriez-vous me dire si des gens ont reçu de l'argent d'entreprises privées pour l'aide donnée?

**Mme Collins:** Certainement pas.

**Le sénateur Cochrane:** De nos jours, tout le monde a un dispositif GPS. Il y en a dans bon nombre d'automobiles, et je suis convaincue que les bateaux aussi en ont. Est-ce que cela a changé quelque chose à la navigation maritime?

**M. Bergh:** J'ai un bateau de pêche de 38 pieds, et cela fait au moins 15 ans qu'il est équipé d'un dispositif de localisation GPS. C'est un outil pratique. Les GPS sont assez exacts, mais ce ne sont que des outils. Lorsque vous l'allumez, vous recevez tout de suite un message indiquant qu'il ne s'agit que d'une aide; ce n'est pas un outil crucial pour la navigation. Cet outil vous permet simplement de savoir à peu près où vous vous trouvez.

J'ai aussi un radar sur mon bateau. Je l'utilise en toute confiance, parce qu'il m'indique de façon exacte où un objet se trouve par rapport à moi. Cependant, tout dernièrement, j'ai ajouté à mon dispositif GPS un ordinateur portable. Dans cet ordinateur, il y a un graphique de navigation qui montre mon petit bateau, sous forme d'une petite icône verte, se déplaçant sur l'eau. Il y a aussi sur le côté une icône, une barre d'outils, qui confirme que le GPS fonctionne bien; j'ai déjà vu des situations où cette petite lumière verte indiquait que le GPS fonctionnait bien, mais le petit bateau vert restait immobile.

C'est un ordinateur, et il arrive que les ordinateurs gèlent. J'imagine que tout le monde ici connaît les ordinateurs et sait à quel point ils peuvent parfois être frustrants. Cela peut aussi arriver avec le GPS.

**Le sénateur Cochrane:** Ce n'est donc pas un dispositif de sécurité, à proprement parler?

**M. Bergh:** Je dirais que tous les dispositifs qui facilitent la navigation sont des dispositifs de sécurité. Mais ce n'est qu'un outil de plus dans la trousse.

**Le sénateur Cochrane:** Mais vous ne lui faites pas suffisamment confiance en tant qu'outil central et indispensable?

**M. Bergh:** Certainement pas.

**Le sénateur Cochrane:** Est-ce que certaines stations de la Colombie-Britannique ont besoin de plus d'employés que d'autres, en raison de leur situation géographique?

**M. Bergh:** Notre système est un réseau de phares. Je ne crois pas qu'on puisse le réduire davantage. C'est un système de phares qui occupe toute la côte de la Colombie-Britannique, et, si on enlevait un phare, cela ferait un trou. Si on en retranchait par-ci



pluck them here and there, pretty soon you do not have a network of light stations anymore; you just have a light here and a light there. It certainly would never provide the same service that is provided now.

**Senator Cochrane:** You just said there were three or four already taken out.

**Ms. Collins:** Nine.

**Senator Cochrane:** Nine already taken out. What happens there? You have nine lighthouses already gone, right?

**Mr. Bergh:** I think there are more than nine light stations already gone.

**Senator Cochrane:** How are the people on the sea making out now?

**Mr. Bergh:** They are coping with it. You just have to deal with what you have to deal with. The more the better. The weather information is vital, so the more good weather information you can get, especially in the winter months, the better it is for safety. Quite often, during the winter months, you will get storm warnings and gale warnings, one after the other.

There are people who have to provide commerce. They are working people; they do not have jobs. They have to go out and harvest a tree or a fish to make money to feed their families. Those who sit at a dock and, even with storm warning after storm warning, if they have accurate weather information, they can track weather down the coast. If there is a hole in the weather, bingo, everyone's boats are moving and airplanes are flying. Then, as a front comes in, it gets relayed down or up the coast, whichever way it is coming, and people start buttoning things up.

**Senator Raine:** Fourteen light stations are unstaffed. Nine are automated already.

**The Deputy Chair:** Fourteen have been de-staffed and automated in B.C., according to our information.

**Senator Poirier:** Thank you for the presentation. I have a couple of questions. Basically, Nova Scotia, Prince Edward Island and New Brunswick currently do not have any manned lighthouses. B.C. and Newfoundland still have some. I am not sure which of you said this, but someone said that there was a difference between Nova Scotia, Prince Edward Island and New Brunswick compared to Newfoundland and B.C. Could you comment on that for me?

To clarify, in New Brunswick, P.E.I and Nova Scotia, there are no manned lighthouses now. B.C. and Newfoundland still have them. One of you said there was a difference between the two. Could you comment on that?

**Mr. Bergh:** Road access and communities are probably the two biggest points. There are three light stations in B.C. that you can drive to and the rest of them are accessible via boat or helicopter. They are in remote communities. Hopefully, when the committee

par-là, on n'aurait bientôt plus de réseau de phares. Il y aurait simplement un phare ici et là. Ce serait certainement impossible de fournir les mêmes services qu'aujourd'hui.

**Le sénateur Cochrane :** Vous venez de dire qu'on en a déjà supprimé trois ou quatre.

**Mme Collins :** Neuf.

**Le sénateur Cochrane :** On en a déjà supprimé neuf. Qu'est-ce qui se passe? Vous venez de perdre neuf phares, c'est bien cela?

**M. Bergh :** Je crois que nous en avons déjà perdu plus que neuf.

**Le sénateur Cochrane :** Comment est-ce que les marins se débrouillent, maintenant?

**M. Bergh :** Ils s'arrangent. Il faut se débrouiller avec ce qu'on a. Mais plus il y en a, mieux c'est. Les informations météo sont essentielles, et, l'hiver en particulier, c'est toujours plus sûr d'avoir le plus possible d'informations météorologiques. Souvent, pendant l'hiver, les avis de tempête et les avis de coup de vent se succèdent.

Il y a des gens qui doivent faire du commerce. Ils travaillent, mais ils n'ont pas, à proprement parler, un emploi. Pour gagner de l'argent et nourrir leur famille, ils doivent arriver à couper des arbres ou à pêcher des poissons. Ils vont sur le quai et, malgré les avertissements de tempête, ils attendent; quand ils obtiennent des informations météo précises, ils peuvent savoir où se rendre le long de la côte. Quand il y a une éclaircie, ils ne perdent pas une minute : les bateaux et les avions sont partis. Puis, quand le front se déplace, les informations sont diffusées à tous ceux qui se retrouveront sur son chemin, le long de la côte. Alors les gens commencent à s'abriter.

**Le sénateur Raine :** Il y a donc 14 phares qui n'ont plus d'effectifs, dont neuf qui sont déjà automatisés.

**Le vice-président :** Il y a 14 phares qui n'ont plus de personnel et qui ont été automatisés, en Colombie-Britannique, selon les informations que nous avons reçues.

**Le sénateur Poirier :** Merci de votre exposé. J'ai une ou deux questions. Essentiellement, il n'existe plus de phares gardés en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick. Il en reste quelques-uns en Colombie-Britannique et à Terre-Neuve. Je ne me rappelle plus qui de vous a dit cela, mais quelqu'un a dit que la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick étaient différents de Terre-Neuve et de la Colombie-Britannique. Est-ce que quelqu'un peut m'en dire plus?

Pour être plus clair, il n'y a pas à l'heure actuelle de phare gardé au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard et en Nouvelle-Écosse, mais il y en a encore en Colombie-Britannique et à Terre-Neuve. L'un de vous a dit qu'il y avait une différence. Pourriez-vous commenter?

**M. Bergh :** Les deux aspects les plus importants ont probablement trait à l'accès routier et aux collectivités. Il existe en Colombie-Britannique trois phares auxquels on peut accéder par la route; pour se rendre aux autres, il faut prendre un bateau

comes to British Columbia, a few of you will get the opportunity to get a ride in a helicopter or float plane and see how vast that coast is.

I was talking to a pilot who flies out of Port Hardy and Coal Harbour. He flies in the wintertime to Bella Bella and beyond in a day and comes back. The only people he talks to are the people at Bella Bella Airport and lightkeepers. He does not even see anyone else. The vastness is unbelievable. You have to see it to believe it. In the wintertime, it is not really a nice place to be, unless the weather is good, and the weather is not usually very good.

**Ms. Collins:** For clarification, there is a staffed lighthouse in New Brunswick.

**Senator Poirier:** It will stay staffed, according to our information.

From my understanding, the only big difference now is on the land and not on the water. You are saying that B.C. is more remote, it is more difficult for people to get there, the roads are not there, and it is more rural.

I am trying to ask whether you think that the mariners in Nova Scotia, Prince Edward Island and New Brunswick feel they have a lost service compared to what the people in B.C. and Newfoundland are getting. You highlighted all the services the lightkeepers are giving now: Weather information, search and rescue if needed and emergency services. Given they are de-staffed in Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island, and because you find that these are the points that are crucial to not de-staff them in Newfoundland and B.C., do you feel that other maritime provinces are at a loss of services now?

**Mr. Bergh:** They could be. I have not been there. I have not talked to the fishermen there. I think it is a lot more populated on those coasts. I have been down the St. Lawrence and Gaspé Peninsula. There are beautiful light stations there, one after another, but it is a pretty wide open coast and there is a highway that goes right beside it.

There certainly is not a highway going up Vancouver Island. Every now and again, a road pokes its nose out to the coast, but they are fairly rare. I think the Canadian public is at a loss, because I have been sent pictures of some of the light stations which are in total disrepair in the Province of Nova Scotia. It is sad to see "before and after" pictures of what was a beautiful light station, which is now a total wreck.

**Senator Poirier:** Do you feel that the fishermen, whether on big or small vessels, are not being kept up to date as quickly with weather warnings because the stations are automated?

**Mr. Bergh:** Are you asking about all of Canada?

**Senator Poirier:** Yes.

ou un hélicoptère. Ils sont situés dans des collectivités éloignées. Nous espérons que, lorsque votre comité se rendra en Colombie-Britannique, quelques-uns des membres auront la chance de faire un tour d'hélicoptère ou d'hydravion pour voir de leurs propres yeux à quel point la côte est vaste.

Je me suis entretenu avec un pilote qui effectue des vols à partir de Port Hardy et de Coal Harbour. Il se rend à Bella Bella et même plus loin, l'hiver, et fait l'aller-retour en un jour. Les seules personnes à qui il parle sont les employés de l'aéroport de Bella Bella et les gardiens de phare. Il ne voit personne d'autre. Cette immensité est incroyable. Il faut le voir pour le croire. L'hiver, cependant, ce n'est pas vraiment un endroit agréable, sauf s'il fait beau, mais il ne fait en général pas très beau.

**Mme Collins :** J'aimerais préciser qu'il y a au Nouveau-Brunswick un gardien de phare.

**Le sénateur Poirier :** Et selon les informations dont nous disposons, il y aura toujours un gardien dans ce phare.

Selon ce que j'ai compris, la grande différence a trait à ce qui se passe non pas sur l'eau, mais sur terre. Vous dites que les phares de la Colombie-Britannique sont plus éloignés et qu'il est plus difficile pour les gens de s'y rendre, parce qu'il n'y a pas de route, et que ce sont des régions plus rurales.

J'aimerais savoir si vous pensez que les marins de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick estiment recevoir moins de services que les gens de Colombie-Britannique et de Terre-Neuve. Vous avez parlé des services fournis actuellement par les gardiens : information météorologique, recherche et sauvetage au besoin, services d'urgence. Les phares de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard n'ont plus de gardiens, et vous dites que ces services sont essentiels et que c'est la raison pour laquelle il ne faudrait pas supprimer les postes de gardiens à Terre-Neuve et en Colombie-Britannique. Pensez-vous que les autres provinces maritimes, de nos jours, ne reçoivent pas assez de services?

**M. Bergh :** C'est possible. Je n'y suis jamais allé. Je n'ai pas parlé aux pêcheurs de ces régions. Je crois que les côtes, dans ces provinces, sont beaucoup plus peuplées. J'ai déjà parcouru le Saint-Laurent et visité la péninsule gaspésienne. J'y ai vu de magnifiques phares, et j'en ai vu beaucoup, mais cette côte est assez dégagée, et une route la longe d'un bout à l'autre.

Évidemment, aucune route ne longe les côtes de l'île de Vancouver. Il y a de temps à autre une petite route qui débouche sur la côte, mais c'est plutôt rare. Je crois que les Canadiens ne savent plus quoi faire; j'ai vu des photos de quelques-uns des phares de la Nouvelle-Écosse qui sont aujourd'hui tout à fait en ruine. Malheureusement, on peut voir de quoi avaient l'air, « avant et après », ces magnifiques phares qui sont aujourd'hui délabrés.

**Le sénateur Poirier :** Pensez-vous que les pêcheurs, qu'ils naviguent sur de petits ou de grands bateaux, ne sont pas tenus au courant des avertissements météo aussi rapidement en raison de l'automatisation des phares?

**M. Bergh :** Voulez-vous dire pour tout le Canada?

**Le sénateur Poirier :** Oui.



**Mr. Bergh:** I would have to guess, yes, but I do not know what they have for weather information. If I look at a map of Nova Scotia, I see many towns all the way around the island. Maybe there are other ways to get weather information, such as airports or community dock people. There are many possibilities.

**Ms. Collins:** In some instances, they get weather reports from Coast Guard vessels, as I had indicated. I have said before, and it is probably worth repeating: The Transportation Safety Board has a report out in which they raise concerns about the increased number of accidents over the last few years involving small vessels and fishing vessels. It would be worth finding out whether that might shed light on the questions that you are asking.

**Senator Poirier:** What would the different roles be of lightkeepers in an automated lighthouse and lightkeepers in one that is not automated?

**Mr. Bergh:** Virtually nothing. The job of taking care of a light is only a minimal part of the job that we do, especially today when there are no beautiful Fresnel lenses floating on a pool of mercury that have to be polished on a daily basis. These days, you ensure that the lens is clean and there are good electrical connections. That does not take much time. Believe me, a lightkeeper's day is busy with buildings to maintain, landscaping to maintain and docks to fix. With just a couple of people working and five buildings and a government industrial facility to take care of, it is a busy place to be. There is lots of work to do every day.

**Senator Poirier:** Basically, the issue is not whether the light is automated. Rather, the issue is whether we need to have a lighthouse with lightkeepers to continue the other services. You are telling me that there is no difference between the roles and responsibilities of a lightkeeper in an automated lighthouse and a lightkeeper in one that is not automated. It is not the light in the lighthouse that we are discussing, but the work of the lightkeeper in the lighthouse. Am I right?

**Mr. Bergh:** We are talking about the role of a lightkeeper. After this meeting is over, you can read our job description as provided by the Coast Guard. You will see the variety of jobs that we are tasked with. It is quite a long list. As well, we are ready at a moment's notice to drop what we are doing and assist people with whatever might come up. Sometimes people who are hurt will come to the lightkeeper. The Coast Guard helicopter might drop in on the station and have a job for the lightkeeper to do. You never know from one day to the next what will happen.

**Senator Poirier:** There is no difference to you whether the light is automated. The importance is to keep the lightkeepers in the lighthouses.

**M. Bergh:** J'imagine que oui, mais je ne sais pas quelles sont leurs autres sources d'information. Sur la carte de la Nouvelle-Écosse, on voit qu'il y a de nombreux petits villages situés tout autour de l'île. Il y a peut-être d'autres façons d'obtenir des renseignements météo, par exemple en s'adressant au personnel des aéroports ou des quais communautaires. Il y a toutes sortes de façons.

**Mme Collins:** Dans certains cas, ils reçoivent les bulletins météo des navires de la Garde côtière, comme je l'ai indiqué. Je l'ai déjà dit, mais cela vaut probablement la peine de le répéter : le Bureau de la sécurité des transports a publié un rapport qui fait état de préoccupations sur le nombre croissant d'accidents impliquant de petites embarcations et des bateaux de pêche au cours des dernières années. Il serait peut-être utile d'étudier la question; on y trouverait peut-être réponse à vos questions.

**Le sénateur Poirier:** Pourriez-vous m'expliquer la différence entre le rôle d'un gardien qui travaille dans un phare automatisé et celui du gardien qui travaille dans un phare qui n'est pas automatisé?

**M. Bergh:** Il n'y a à peu près aucune différence. L'entretien du phare proprement dit, le signal lumineux, n'occupe qu'une toute petite partie de notre journée de travail, surtout aujourd'hui, puisqu'on n'a plus à polir chaque jour ces magnifiques lentilles de Fresnel, qui flottaient sur un bassin de mercure. Aujourd'hui, il faut s'assurer que la lentille est propre et que la connexion électrique est bonne. Cela ne prend pas beaucoup de temps. Croyez-moi, les gardiens de phare passent leur journée à entretenir l'édifice, le terrain et les quais. Et ils sont très occupés, puisqu'ils ne sont pas nombreux et qu'ils doivent prendre soin de cinq édifices et d'une installation industrielle du gouvernement. Il y a beaucoup de travail à faire, tous les jours.

**Le sénateur Poirier:** Au fond, il ne s'agit pas de savoir si le phare est automatisé. Il s'agit plutôt de savoir si nous avons besoin que des gardiens de phare continuent à offrir d'autres services. Vous me dites que les rôles et les responsabilités des gardiens des phares automatisés et des gardiens des autres phares ne sont pas différents. Nous ne parlons pas du signal lumineux des phares, mais du travail des gardiens de phare. C'est bien cela?

**M. Bergh:** Nous parlons du rôle des gardiens de phare. Quand la réunion sera terminée, vous pourrez lire la description de tâches fournie par la Garde côtière. Vous verrez la diversité des tâches dont nous sommes chargés. La liste est assez longue. En outre, nous devons être prêts à abandonner sur-le-champ ce que nous faisons pour aller porter secours, le cas échéant. Parfois, des gens blessés viennent au phare. L'hélicoptère de la Garde côtière peut arrêter au phare et demander au gardien de faire quelque chose. On ne sait jamais, d'un jour à l'autre, ce qui arrivera.

**Le sénateur Poirier:** Il n'y a donc pas de différence, pour vous, si le phare est automatisé. L'important, c'est que le phare soit gardé.



**Mr. Bergh:** Absolutely.

**The Deputy Chair:** We intend to look at some of the automated stations, for your information. We will have that opportunity. As well, we will have the opportunity to seek the log records from the Coast Guard that you mentioned. We have been assured of their cooperation. All of these comments are helpful to us in our work.

**Senator MacDonald:** I look forward to going through your submissions. We received them about the same time as we sat down. They might illuminate the subject further and I look forward to reading them.

**Mr. Bergh,** I have one question you might be able to answer because you have been around lighthouses for a long time. With regard to the functionality of the lighthouses, the power of the light and the ability of the lighthouse to do its job, do you see an appreciable difference in the functionality of an automated lighthouse as opposed to the old fashioned light?

**Mr. Bergh:** I could not have put it better than the letter from the skipper of the ferry that goes from Alaska to Seattle. On a dirty night of rain, sleet and snow, he was able to pick out Greene Island Light Station. Having a full load of passengers, he felt a great sense of security knowing where he was without having to put his trust entirely in a wheelhouse full of electronics. When you reduce the power of the light, you reduce the sense of security that skippers will feel.

**Senator MacDonald:** Of all the lights that have been automated, is there a substantial difference in the power of them compared to the previous ones?

**Mr. Bergh:** Yes. They reduce the wattage of the lamp, thus reducing the power of the light. Having said that, on a perfect night, they work reasonably well, but once the weather deteriorates, the lack of power in the light does not allow it the full range. Also, the light does not cut through the fog or mist like an old light could.

**Senator MacDonald:** Of course, that is a different subject as to whether the light needs to be manned in order to be powerful.

With regard to your 27 years as a lighthouse keeper, you said that light stations are an important contribution to Canadian sovereignty, public safety for recreational boaters, monitoring sea planes, marine traffic and assist in the interdiction of smuggling. Over your 27 years at lighthouse stations, how much of the above have you been involved with?

**Mr. Bergh:** Just before I moved into Cape Beale Light Station, there was a drug bust. The RCMP was using Cape Beale as the staging point. I do not know how instrumental the lightkeeper was in that but we monitor airplanes on a continual basis. When airplanes go by, you take a mental note of it. When you see a Cessna 172 with a yellow stripe on it fly by, you remember it. You do not always log it but you remember when it went by.

**M. Bergh :** Tout à fait.

**Le vice-président :** Nous avons l'intention de visiter certains des phares automatisés, en passant. Nous aurons cette occasion. Nous aurons également l'occasion de consulter les registres de la Garde côtière dont vous avez parlé. On nous a assurés de sa coopération. Tous ces commentaires nous aident à faire notre travail.

**Le sénateur MacDonald :** J'ai bien hâte de pouvoir examiner vos documents. Nous les avons reçus à peu près au moment où nous sommes arrivés. Ils pourraient nous éclairer davantage sur le sujet, et c'est pourquoi j'ai hâte de les lire.

Monsieur Bergh, j'aimerais vous poser une question. Je crois que vous pourriez y répondre, parce que cela fait longtemps que vous travaillez dans un phare. En ce qui concerne les fonctions des phares, la puissance du signal lumineux et la capacité du phare à faire ce qu'on attend de lui, voyez-vous une différence appréciable entre la fonctionnalité des phares automatisés et celle des phares classiques?

**M. Bergh :** Je ne pourrais pas mieux le dire que le patron du traversier qui va de l'Alaska à Seattle l'a dit dans une lettre. Un soir, où il y avait de la pluie, de la pluie verglaçante et de la neige, il a réussi à voir le phare de Greene Island. Il avait pris un maximum de passagers et se sentait beaucoup plus en sécurité à l'idée qu'il n'en était pas réduit à se fier à un poste de barre plein d'instruments électroniques. Quand vous réduisez la puissance du signal lumineux, vous réduisez aussi le sentiment de sécurité que les capitaines éprouvent.

**Le sénateur MacDonald :** Parmi les phares qui ont été automatisés, avez-vous vu une différence importante de leur puissance comparativement à la puissance des phares classiques?

**M. Bergh :** Oui. Ils ont réduit le wattage de l'ampoule, ce qui réduit la puissance de la lumière. Cela dit, quand le temps est parfait, par une belle nuit, ils fonctionnent assez bien, mais, lorsque les conditions météo se détériorent, le signal n'est pas à puissance maximale. En outre, ce signal ne traverse pas la brume ou le brouillard comme les anciens signaux le pouvaient.

**Le sénateur MacDonald :** Mais, bien sûr, cela ne veut pas dire qu'il faut un gardien de phare pour augmenter la puissance du signal.

En ce qui concerne vos 27 années d'expérience à titre de gardien de phare, vous avez dit que les phares sont une contribution importante à la souveraineté du Canada, à la sécurité publique des plaisanciers, au contrôle des hydravions et du trafic maritime et à la lutte contre la contrebande. Dans vos 27 années de service comme gardien de phare, dans quelle mesure avez-vous participé à toutes ces activités?

**M. Bergh :** Juste avant que je m'installe au phare de Cape Beale, il y a eu une saisie de drogue. La GRC avait échafaudé cette opération à partir de Cape Beale. Je ne sais pas quel rôle le gardien a joué, mais nous assurons un suivi continu des aéronefs. Quand un avion passe, nous l'avons en mémoire. Quand on voit passer un Cessna 172 avec une bande jaune, on s'en souvient. On ne l'inscrit pas toujours au registre, mais on se souvient de son passage.

**Senator MacDonald:** How often have you felt compelled to call the authorities about information you heard or suspicious activity that you saw?

**Mr. Bergh:** Three times.

**Senator MacDonald:** Did they pan out?

**Mr. Bergh:** One summer at dawn, about 4:30 a.m., I saw smoke over an island where there should not be smoke. I investigated and found the burned hull of a boat. Before I left, I saw a small boat travelling close to the beach, which I reported to the RCMP. Another time, I pulled into a bay and after I left, some young lads trashed the place. I found out about it and reported it to the RCMP. Another time, someone spotted a flashlight flashing in the middle of Johnson's Straits at one or two o'clock in the morning. We went out to investigate. It was reported to us and we went out and had a look and found a couple of kids in a boat. It did look like they had more fishing gear than they should have had and we did not twig on it until the next morning, but the RCMP were waiting for them when they pulled into Campbell River.

**Senator MacDonald:** From my point of view, being a Nova Scotian and being from a small community that still has a light station. I do not know any active lightkeepers in my hometown any more. I know a few former lighthouse keepers.

The major complaint seems to be the one I raised, which is the relatively strength of the light in certain weather conditions. In regard to the effect of automation in Nova Scotia, and this may change, we want to spend time and speak to some people there as well. We may have a more informed opinion on this in a few months, but there does not seem to be a lot of empirical evidence to suggest that, in terms of its influence on navigation, there is any particular change, negative or positive, in regard to how light stations serve those who sail in and out of the ports along the coastline.

This is the thing we are trying to get at. The experience in Nova Scotia is that automation for the most part, broadly, generally has not had any real negative effect. I do not think the coastline of Nova Scotia is particularly different. I know there are more places that are isolated in British Columbia. There is no question about that. In regard to Newfoundland, I think all the light stations in Newfoundland are accessible by road, as they are in Nova Scotia, except for the ones that are offshore, of course.

I look forward to going through this material. I will keep an open mind. If you have some empirical evidence in terms of the other services that are applied, that you think apply and how they have been used to a positive effect, I would like to see something solid that I can assess.

**Le sénateur MacDonald :** Combien de fois avez-vous ressenti le besoin d'appeler les autorités pour leur donner des informations que vous avez entendues ou signaler des activités suspectes que vous avez vues?

**M. Bergh :** Trois fois.

**Le sénateur MacDonald :** Est-ce que cela a donné des résultats?

**M. Bergh :** Un été, le matin, vers 4 h 30, j'ai vu de la fumée s'élever d'une île alors qu'il n'aurait pas dû y en avoir. J'ai mené une petite enquête et j'ai découvert la coque brûlée d'un bateau. Avant de quitter les lieux, j'ai vu une petite embarcation qui naviguait près de la plage, et je l'ai signalée à la GRC. Une autre fois, je suis entré dans une baie, et, après mon départ, des jeunes ont saccagé l'endroit. Je l'ai découvert et j'ai également signalé cela à la GRC. Une autre fois, quelqu'un a vu briller une lampe de poche au beau milieu du détroit de Johnson à une heure ou deux du matin. Nous sommes allés y voir de plus près. Quelqu'un nous avait signalé la situation, et nous sommes partis pour jeter un coup d'œil; nous avons trouvé deux jeunes dans une embarcation. Ils semblaient avoir plus d'équipement de pêche que nécessaire — chose qui ne nous est venue à l'idée que le lendemain matin —, mais la GRC les attendait lorsqu'ils sont rentrés à Campbell River.

**Le sénateur MacDonald :** Je viens d'une petite collectivité de la Nouvelle-Écosse où il y a encore un phare et à mon avis, il n'y a plus de gardien dans ma ville natale. Je connais quelques anciens gardiens.

Ce dont on semble se plaindre le plus souvent, comme je l'ai déjà souligné, c'est la puissance relative du signal lumineux dans certaines conditions météorologiques. En ce qui concerne les répercussions de l'automatisation des phares, en Nouvelle-Écosse, et cela pourrait changer, nous voulons prendre le temps de parler à quelques personnes de cette province, également. Nous allons peut-être avoir une opinion plus éclairée sur ce sujet dans quelques mois, mais il ne semble pas qu'il y ait beaucoup de preuves tangibles indiquant, au chapitre de l'incidence sur la navigation, qu'il y a eu des changements particuliers, négatifs ou positifs, quant à la façon dont les phares aident les marins qui fréquentent les ports le long de la côte.

C'est ce que nous cherchons à établir. L'expérience de la Nouvelle-Écosse montre que l'automatisation, dans la plupart des cas, n'a généralement pas eu de véritables effets négatifs. Je ne crois pas que le littoral de la Nouvelle-Écosse soit particulièrement différent. Je sais qu'il y a plus d'endroits isolés en Colombie-Britannique. Je ne remets pas ce fait en question. En ce qui concerne Terre-Neuve, je crois que tous les phares de Terre-Neuve sont accessibles par la route, tout comme ceux de la Nouvelle-Écosse, sauf les phares situés en mer, évidemment.

J'ai bien hâte de pouvoir prendre connaissance de tous ces documents. Je garderai l'esprit ouvert. Si vous pouvez me donner des preuves tangibles concernant les autres services qui sont offerts, qui devraient être offerts, à votre avis, et qui ont eu des résultats positifs, j'aimerais bien avoir des preuves solides que je pourrai évaluer.



**Mr. Bergh:** Absolutely. There is a bay in northern Nova Scotia; I guess it is on Cape Breton, and heads out to Cabot Strait. Is that Digby? I am trying to think of the name.

**Senator MacDonald:** That is the other end of the province.

**Mr. Bergh:** I am trying to remember the name.

**Senator MacDonald:** Would it be Bay St. Lawrence?

**Mr. Bergh:** No, it heads out into Cabot Strait. I could dig it up on the map. I cannot remember what it was. There is a little bay and a light on each side of the gut to go in there. I got an email from somebody there, and they put two little solar-powered lights on there that blink once every 20 seconds for half a second. He was complaining about the dimness of it. Then when the seas are up there — they fish for halibut and lobster around there — they have to run through this gut and they do not like it.

**Senator MacDonald:** I suppose that is the point I was making, too. The major complaint I hear at home is the strength of the lights in certain weather conditions — not particularly that they are automated. I do not hear that complaint much today.

**Mr. Bergh:** I will try to get you some more solid information.

**Senator Raine:** I am not from the coasts but I am aware of the lighthouse issue probably more than most people think.

I would like you to expand a little on the problems that have been experienced with the automated weather stations. Obviously, weather is very crucial, especially along the B.C. coast, and I know that the reliability of a human in one spot is completely different from what you get from an automated weather station.

**Mr. Bergh:** For the last few weeks, a couple of lightkeepers have been tracking that. I did not bring the spreadsheets with me, but there have been quite a few sites on there that are unavailable, missing and partial information. Some of them have wind speed, and some of them have wind speed and swell height and one of those would be missing.

I can gladly forward you those if you want and you can have a look at them. I did not bring the spreadsheet. I have been so busy in the last few days making this presentation that I did not go through those spreadsheets and make an analysis of them.

**Senator Raine:** Your presentation was excellent and raises questions, at least for me. It is not just the light. It is the fact that there is a person there who makes it very valuable. I would like to see that. It would be helpful.

**M. Bergh :** Tout à fait. Il y a dans le nord de la Nouvelle-Écosse une baie; je crois que c'est sur le Cap Breton, et elle donne sur le détroit de Cabot. Est-ce que c'est Digby? J'essaie de me souvenir de son nom.

**Le sénateur MacDonald :** C'est à l'autre bout de la province.

**M. Bergh :** J'essaie de me souvenir du nom.

**Le sénateur MacDonald :** Est-ce que ce serait la baie St-Lawrence?

**M. Bergh :** Non, elle donne directement sur le détroit de Cabot. Je pourrais vérifier sur une carte, je ne me rappelle plus comment elle s'appelle. Il y a une petite baie et un passage, un goulet, avec une lumière de chaque côté pour y passer. J'ai reçu un courriel de quelqu'un là-bas. Il y a deux lumières à énergie solaire qui émettent un signal d'une demi-seconde toutes les 20 secondes. La personne qui m'a envoyé ce courriel se plaignait du fait que la lumière était faible. Quand la mer est haute — les gens y pêchent le flétan et le homard —, ils doivent emprunter ce passage et ils n'aiment pas ça.

**Le sénateur MacDonald :** C'est à peu près ce que je voulais dire, moi aussi. La principale plainte que j'entends, chez moi, concerne la puissance de la lumière dans certaines conditions météo — ce n'est pas tant que les phares soient automatisés. Je n'entends pas beaucoup les gens se plaindre de cela aujourd'hui.

**M. Bergh :** J'essaierai de réunir et de vous donner des renseignements plus solides.

**Le sénateur Raine :** Je ne viens pas de la côte, mais je suis probablement mieux informée sur la question des phares que la plupart des gens ne le croient.

J'aimerais en entendre un peu plus sur les problèmes que vous avez connus à l'égard des phares automatisés. De toute évidence, les conditions météorologiques sont un aspect crucial, en particulier le long de la côte de la Colombie-Britannique, et je sais qu'une présence humaine à un endroit donne beaucoup plus de fiabilité que ne le peut un phare automatisé.

**M. Bergh :** Ces dernières semaines, quelques gardiens ont pris des notes à ce sujet. Je n'ai pas apporté les tableaux avec moi, mais il y a plusieurs endroits pour lesquels les informations ne sont pas disponibles, manquent ou sont incomplètes. Dans certains cas, on note la vitesse du vent, dans d'autres, la vitesse du vent et la hauteur de la houle, et, parfois, un des deux aspects manque.

Je vous enverrai ces documents avec plaisir, si vous le voulez, pour que vous puissiez les étudier. Je n'ai pas apporté les tableaux. J'ai été si occupé ces derniers jours par la préparation de mon exposé que je n'ai pas eu le temps d'étudier en détail ces tableaux.

**Le sénateur Raine :** Votre exposé était excellent, et il soulève bien des questions, du moins pour moi. Il ne s'agit pas seulement des phares. Il s'agit du fait qu'il y a dans ces phares un gardien qui lui confère une grande valeur. J'aimerais voir cela. Ce serait utile.



I also wonder whether you can comment on the incident with the ferry that went aground a year-and-a-half-or-so ago. I do not believe it had anything to do with lights.

**Mr. Bergh:** I think it might have had something to do with lights in the wheelhouse. I fish on seine boats that are 70 feet long and when I take a wheel watch I cover all that stuff up. I turn the radar right down to nothing at night time, put a jacket or something over the GPS plotter, and then make sure all the lights are down so you can see something. I can imagine that they must have had a lot of bright lights in there or no one was watching the wheel to run a ferry into a rock bluff. I do not know what the Transportation Safety Board came up with there.

**Senator Raine:** Does that route have lighthouses on it?

**Mr. Bergh:** There are a few. There are none on Gill Island. I think they have fixed aids along the beach there.

**Senator Raine:** At night, would they be relying on radar and GPS?

**Mr. Bergh:** Radar, GPS and navigational charts are always a good thing to track where you are at all times.

Even if the lights are far away, if they are 10 or 15 miles from light to light that are fixed aids along the beach, you will be able to know exactly where you are because you will have your chart. Even if all these fancy electronics are not working, you will have your chart, your compass and you will have a clock. Most people are professional enough to be able to navigate in the old way. If something breaks down and the boat is still running, they should be able to make themselves home with no problem.

**Senator Raine:** My next question is for Ms. Collins.

I had a glance at your information on the job description and it is pretty amazing. This is not an easy job. If you have to find people to fill these jobs when they become vacant, how difficult is it?

**Ms. Collins:** I do not believe in the past it has been very difficult to staff these jobs. One of the problems, obviously, is these are the lowest-paid jobs, but certainly it takes a certain person to work on a light station. There is a dedication there and I believe there is a lot of interest among mariners to do this job. Many, like Mr. Bergh, are also fishers and have been around that lifestyle.

Until recently, when the Coast Guard started bringing in only people on short term or even casual workers, we have not had any great problem with staffing the lights.

**Senator Dallaire:** When I was in the army, one of the things we dreaded the most would be someone coming to our regiment and saying, "Hi, I am from Ottawa, and I am here to help you."

Je me demande également si vous pouvez commenter l'incident du traversier qui s'est échoué il y a environ un an et demi. Je crois que cela n'avait rien à voir avec les phares.

**M. Bergh :** Je crois que cela était peut-être lié à la lumière dans le poste de barre. Je pêche sur un bateau senneur de 70 pieds, et, quand je prends mon tour de garde au gouvernail, je couvre tout. La nuit, je règle la luminosité du radar au minimum, je jette un manteau ou quelque chose d'autre sur le GPS, et je m'assure que toutes les lumières sont éteintes : ainsi, on peut voir quelque chose. Je peux imaginer que, si le traversier a percuté la falaise, c'est qu'il devait y avoir beaucoup de lumière forte dans le poste de barre, ou que personne ne surveillait le gouvernail. Je ne sais pas quelles ont été les conclusions du Bureau de la sécurité des transports.

**Le sénateur Raine :** Est-ce qu'il y a des phares sur cette route?

**M. Bergh :** Il y en a quelques-uns. Il n'y en a pas sur l'île Gill. Je crois qu'il y a des aides fixes le long de la plage, à cet endroit.

**Le sénateur Raine :** La nuit, est-ce qu'il faut utiliser un radar et un GPS?

**M. Bergh :** Les radars, les GPS et les cartes de navigation sont toujours utiles pour savoir où on est en tout temps.

Même quand les lumières sont éloignées, par exemple quand les aides fixes sont à 10 ou à 15 milles les unes des autres, le long d'une plage, on peut savoir exactement où l'on se trouve parce qu'on a sa carte marine. Et quand tous ces joujoux électroniques ne fonctionnent pas, il faut avoir une carte, une boussole et une horloge. La plupart des gens font preuve de professionnalisme et sont capables de naviguer à l'ancienne. Si quelque chose brise et que le bateau avance toujours, ils devraient pouvoir trouver le moyen de rentrer chez eux sans problème.

**Le sénateur Raine :** Ma prochaine question s'adresse à Mme Collins.

J'ai jeté un coup d'œil sur les informations qui figurent dans la description de travail, et j'ai trouvé cela assez épatant. Ce n'est pas un travail facile. Quand un de ces postes devient vacant, à quel point est-il difficile de le doter?

**Mme Collins :** Je ne crois pas qu'on ait déjà eu dans le passé beaucoup de mal à pourvoir ces postes. L'un des problèmes, évidemment, c'est que ce sont des emplois parmi les moins bien rémunérés, mais il est évident que ce n'est pas tout le monde qui peut travailler comme gardien de phare. Les gardiens sont des gens dévoués, et je crois que les marins sont très intéressés par ce travail. Bien souvent, comme dans le cas de M. Bergh, ce sont également des pêcheurs, et ils ont toujours mené ce type de vie.

Jusqu'à tout récemment, jusqu'au moment où la Garde côtière a commencé à employer des gardiens de courte durée ou même des travailleurs occasionnels, nous n'avons pas eu beaucoup de difficultés à combler les postes de gardiens de phare.

**Le sénateur Dallaire :** Quand j'étais dans l'armée, ce que nous redoutions le plus, c'était que quelqu'un arrive dans notre régiment en disant : « Bonjour! Je viens d'Ottawa, et je suis ici pour vous aider. »

I am going to use the Ottawa civil servant perspective of this, which is often very cold and calculated because of how they perceive the responsibilities so they divide things into three. Something must be done that is essential, is necessary, or is nice to have.

You have a department that will be hitting budget reductions. It has 114 PYs that it could probably use somewhere else because it has other jobs that are not filled, or it can use that as the reduction that they have to do to meet the budget. I asked the commissioner of the Coast Guard, "If the lighthouse people do not do all these jobs, then to whom are you handing it off? If you are going to save a whack of money, or whatever amount of money, by taking the people away and yet these jobs are essential — that is, you feel it is essential; I am not sure they do — someone else has to do it." They had no answer to that. They did not tell us that they had negotiated with another department to take over the weather or anything like that.

Taking away the light aspect, do you believe that those jobs there are essential to the well-being of Canadians in those isolated areas where we anticipate more activity? Are they necessary or are they nice to have?

**Mr. Bergh:** They are essential.

**Senator Dallaire:** Without a doubt in your mind?

**Mr. Bergh:** Without a doubt in my mind. That is why I am here.

**Senator Dallaire:** If the department closes down the lighthouses that are manned, they will have to find someone else to pick up all those jobs.

**Mr. Bergh:** Absolutely.

**Senator Dallaire:** It is not unusual for a department to pass the buck to another one in the process. We talked about the infrastructure and PYs, but I wanted to make sure that the requirement would have to be done by someone else and simply cannot be dropped. Is that right?

**Mr. Bergh:** In my way of thinking, I think essential things are dropped. You have probably seen that, too. Things that you feel are absolutely essential for the safety of Canadians have been scrapped.

**Senator Dallaire:** You feel this is another one?

**Mr. Bergh:** Yes.

**Ms. Collins:** The Coast Guard has a \$700-million operating budget and a \$150-million annual capital budget. We are talking about 110 lightkeepers, 4,500 employees within the Coast Guard.

Je vais envisager la question selon le point de vue du fonctionnaire d'Ottawa. C'est souvent une perspective froide et calculatrice, en raison de la façon dont il perçoit les responsabilités, et elle divise toujours les choses en trois : une mesure est essentielle, nécessaire ou avantageuse.

Vous faites partie d'un ministère qui doit faire face à des réductions budgétaires. Il y a dans ce ministère 114 années-personnes qui pourraient probablement être utilisées ailleurs, parce qu'il y a d'autres postes vacants, ou le ministère pourrait éliminer ces emplois de façon à boucler son budget. J'ai posé une question au commissaire de la Garde côtière : « Si les gardiens ne faisaient pas toutes ces tâches, à qui alors les confieriez-vous? Si vous pouviez économiser de l'argent, beaucoup ou un montant quelconque, en supprimant ces emplois, même si ces emplois sont essentiels — à vrai dire, c'est vous qui les jugez essentiels; je ne suis pas sûr que la Garde côtière est de cet avis —, mais il faut que quelqu'un accomplisse ces tâches. » Le commissaire n'avait pas de réponse à me donner. Il ne m'a pas dit s'ils avaient négocié avec un autre ministère pour lui confier des tâches relatives aux bulletins météo, ou d'autres choses comme cela.

Si on laisse de côté la question du phare, croyez-vous que ces emplois sont essentiels au bien-être des Canadiens qui vivent dans des régions isolées, où nous nous attendons à ce qu'il y ait plus d'activité? Ces emplois sont-ils nécessaires, ou sont-ils simplement avantageux?

**M. Bergh :** Ils sont essentiels.

**Le sénateur Dallaire :** Cela ne fait aucun doute dans votre esprit?

**M. Bergh :** Je n'ai absolument aucun doute à ce sujet. C'est pourquoi je suis ici.

**Le sénateur Dallaire :** Si le ministère ferme tous les phares gardés, il faudra trouver quelqu'un d'autre pour faire toutes ces tâches.

**M. Bergh :** Certainement.

**Le sénateur Dallaire :** Il n'est pas inhabituel pour un ministère de profiter d'une situation pour céder ses responsabilités à un autre ministère. Nous avons parlé de l'infrastructure et du nombre d'années-personnes, mais je voulais m'assurer que quelqu'un d'autre accomplit toutes ces tâches, parce qu'on ne peut pas simplement les laisser tomber. N'est-ce pas?

**M. Bergh :** De mon point de vue, je crois qu'on a déjà laissé tomber des choses essentielles. Vous l'avez probablement également constaté. Des choses que l'on considère comme absolument essentielles pour la sécurité des Canadiens ont été mises au panier.

**Le sénateur Dallaire :** Vous pensez que c'est encore le cas?

**M. Bergh :** Oui.

**Mme Collins :** La Garde côtière dispose d'un budget de fonctionnement de 700 millions de dollars et d'un budget d'immobilisations annuel de 150 millions de dollars. Nous parlons ici d'environ 110 gardiens de phare et de 4 500 employés de la Garde côtière.



We do ask why they are putting these services on the chopping block and where they will really save money. It is such a minimal cost in the overall scheme of things.

**Senator Dallaire:** Their estimates are about \$8 million saving, and \$8 million out of \$700 million is still significant for a small department like that because they do not have a cent to build any new ships. Their ships are rusting out and sinking. They need hundreds of millions to handle their problem.

**Ms. Collins:** That comes out of their capital budget for their new vessels, not out of their operating budget. The savings is a little over 1 per cent of their budget. They will save 1.4 per cent. We have heard different amounts from the Coast Guard. Whether it is \$8 million or whether it is \$5 million, it is still questionable. I do not know whether you have been provided with all the financial figures. We requested it, but we have not seen it yet.

**Senator Dallaire:** Thank you very much.

**The Deputy Chair:** We will be getting as much information as we can, you can be assured, including financial information.

I would like to wrap up with some questions that have come to mind.

A lot of attention has been given to the work description of the lighthouse keepers' attachment No. 3 furnished by Mr. Bergh. It is a draft job description dated June 2000. Is there not a more current job description?

**Ms. Collins:** That is the last job description. It was rewritten in the UCS format, universal classification system, when they were trying to come up with the new classification system. That never actually happened. The last classified job description was 10 to 15 years earlier than that one, but the job description that they follow is the one that has been provided to you.

**The Deputy Chair:** That is helpful.

The case has been made by the Coast Guard, and I think the minister — and you know we have heard from the minister — is that we have new superior technology now. The debates that occurred more than 10 years ago were based on a different time when there was not the sophisticated technology that is available today.

I did note that some of the input on automation, and so on, that you have given to us was from some time ago. The Coast Guard commissioner said that: "We have now had a further 10 years of experience where we have tracked reliability and we see no statistical difference in reliability, whether the light is automated or staffed."

Nous voulons savoir pourquoi on met la hache dans ces services et si on fera réellement des économies ainsi. C'est un coût si minime par rapport à l'ensemble.

**Le sénateur Dallaire :** Le ministère estime les économies à environ huit millions de dollars, ce qui est tout de même un montant important sur un budget de 700 millions de dollars, parce que c'est un petit ministère, et qu'il n'a pas un cent pour construire de nouveaux navires. Les navires actuels sont en train de rouiller et de couler. Il leur faudrait des centaines de millions de dollars pour régler le problème.

**Mme Collins :** C'est le budget des immobilisations qui servirait aux nouveaux bâtiments, pas le budget de fonctionnement. Les économies représentent un peu plus de 1 p. 100 du budget. Ce sont des économies de 1,4 p. 100. La Garde côtière a donné des montants différents. Qu'il s'agisse de huit millions de dollars ou de cinq millions de dollars, on peut quand même le remettre en question. Je ne sais pas si vous avez reçu toutes les données financières. Nous les avons demandées, mais nous ne les avons pas encore vues.

**Le sénateur Dallaire :** Merci beaucoup.

**Le vice-président :** Nous allons réunir le plus d'information possible, vous pouvez en être sûr, y compris les renseignements de nature financière.

J'aimerais terminer par quelques questions qui me sont venues à l'esprit.

Nous avons accordé beaucoup d'attention à la description de tâches des gardiens de phare, la pièce jointe n° 3 présentée par M. Bergh. Cette description de tâches sommaire est datée de juin 2000. Il n'existe pas de description de tâches plus à jour?

**Mme Collins :** C'est la description de travail la plus récente. On l'a réécrite selon les spécifications du SCU, le Système de classification universel, quand on a essayé de mettre en place un nouveau système de classification. Il n'a jamais été appliqué. La dernière description de travail classifiée était antérieure de 10 ou 15 ans à celle-là, mais la description de travail qui est appliquée est celle que l'on vous a remise.

**Le vice-président :** Cela est utile.

La Garde côtière, et, je crois, le ministre — vous savez que nous avons accueilli le ministre —, ont fait valoir que nous disposons maintenant d'une nouvelle technologie supérieure. Les débats d'il y a plus de 10 ans reflètent une époque différente où n'existait pas la technologie perfectionnée qui est disponible aujourd'hui.

J'ai remarqué que certains commentaires sur l'automatisation, entre autres, que vous nous avez donnés, remontent à un certain temps. Le commissaire de la Garde côtière a dit ceci : « [...] après 10 années additionnelles, au cours desquelles nous avons pu contrôler la fiabilité des phares, nous constatons qu'il n'y a aucune différence statistique de fiabilité entre les phares automatisés et les phares qui ont un gardien. »



Before we adjourn, I want to give you an opportunity once more to comment on that fairly clear statement from the Coast Guard perspective.

**Ms. Collins:** I have a couple of comments to make on that. First, we have not seen the statistics. We requested the information and we asked for copies of what was presented here. However, we do not have them so we do not know what statistics they are using.

The Transportation Safety Board raised serious concerns about the increased accidents among small vessels and fishing vessels over the last four or five years. It is important to note that the Coast Guard mandate is not just lights, horns and navigational aids. They have jurisdictional responsibilities, for example, search and rescue, environmental response, et cetera.

I would suggest you look at the Coast Guard mandate and the statutes associated with that. I think it is interesting that they continue to insist that it is about the lights and horns, but I think the mandate and the responsibility is the safety of the travelling public and the search and rescue component, the marine communications, responding to environmental issues, et cetera.

I would be happy to provide you with a response to the commissioner's comments about no statistical difference if they would provide me with a copy of the statistics to which they are referring. In the meantime, the only statistics I have is the information coming out of the Transportation Safety Board that is telling me there are increased accidents to boaters.

**The Deputy Chair:** Thank you. We will be looking for that information and we appreciate the advice about the Transportation Safety Board perspective as well.

**Mr. Bergh,** a last word on that statement?

**Mr. Bergh:** There is so much more to it than a light. It is the services that are provided. In this day and age, if you cannot make a light burn without someone on it, there is something wrong. Although the technology is there and you get a solar panel and a reliable light, you still have problems with that light. Although it is burning, algae grow on it. In the winter, ice and snow get on it. Sometimes, the lights are mounted inside old lantern houses. There used to be a big light in them and there was never condensation on the window because the big light was burning. In the wintertime now, however, there is dew all over the windows. That has to be cleaned off or there will be no visibility. It does not happen every night, but at certain times, when the atmospheric conditions are right, dew forms on things. When heavy dew forms on the light, the visibility drops way down.

Avant de lever la séance, j'aimerais vous donner l'occasion encore une fois de commenter cet énoncé très clair du point de vue de la Garde côtière.

**Mme Collins :** J'ai quelques commentaires à faire à ce sujet. Premièrement, nous n'avons pas vu les statistiques. Nous avons demandé ces informations et nous avons demandé des copies des documents qui allaient être présentés ici. Cependant, nous ne les avons pas en main, alors nous ne savons pas quelles données statistiques ils utilisent.

Le Bureau de la sécurité des transports a soulevé de graves préoccupations concernant l'augmentation, depuis quatre ou cinq ans, du nombre d'accidents impliquant de petites embarcations et des bateaux de pêche. Il est important de souligner que le mandat de la Garde côtière ne concerne pas seulement les phares, les avertisseurs sonores et les aides à la navigation. Elle a aussi des responsabilités officielles, par exemple, en ce qui concerne la recherche et le sauvetage, les interventions environnementales, et cetera.

J'aimerais vous suggérer d'examiner le mandat de la Garde côtière et la législation connexe. Je trouve intéressant de voir que les représentants de la Garde côtière continuent à dire que son mandat est lié aux phares et aux avertisseurs sonores, parce que je crois que le mandat et la responsabilité de la Garde côtière concernent la sécurité des voyageurs ainsi que les activités de recherche et sauvetage, les communications maritimes, les interventions en cas de problème environnemental, et cetera.

Je me ferais un plaisir de réagir aux commentaires du commissaire sur l'absence de différence statistique si d'abord il me donnait une copie des statistiques qu'il mentionne. D'ici là, les seules statistiques dont je dispose sont celles du Bureau de la sécurité du transport, qui indiquent que le nombre d'accidents touchant des plaisanciers a augmenté.

**Le vice-président :** Merci. Nous attendrons ces renseignements et nous vous remercions également d'avoir attiré notre attention sur l'avis du Bureau de la sécurité des transports.

**Monsieur Bergh,** un dernier mot au sujet de cette déclaration?

**M. Bergh :** Il y a bien d'autres choses à faire que de s'occuper du signal lumineux. Il y a des services à fournir. À notre époque, si on ne peut pas allumer une lumière sans que quelqu'un la surveille, il y a un problème. Même si on a la technologie, qu'on utilise un panneau solaire et qu'on obtient une lumière fiable, on peut quand même avoir des problèmes avec cette lumière. Elle brûle, mais les algues poussent dessus. Pendant l'hiver, il s'y accumule de la glace et de la neige. Parfois, ces lumières sont installées dans d'anciennes lanternes. Il y avait autrefois dans ces lanternes une très grande ampoule, et il n'y avait pas de condensation sur la vitre parce que cette lumière chauffait. Aujourd'hui, cependant, il y a de la condensation sur toutes les fenêtres, l'hiver. Il faut les nettoyer, sinon il n'y a aucune visibilité. Cela n'arrive pas chaque soir, mais à certains moments, lorsque les conditions atmosphériques sont propices, il y a de la condensation sur les choses. Et lorsqu'il y a beaucoup de condensation sur la lumière, la visibilité chute.

**The Chair:** On behalf of the committee, I would like to thank you both for an informative and thoughtful presentation. I thank members of the committee for their participation.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, May 11, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:23 p.m. to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (topic: Canadian lighthouses).

**Senator Bill Rompkey** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** This is a meeting of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. My name is Bill Rompkey, and I am the chair of the committee. I will go around the table soon and ask people to introduce themselves.

I might just say at the beginning that we have begun our study of lighthouses across the country as requested by the Minister of Fisheries and Oceans. We have set our own terms of reference. We have heard so far from the minister. We have heard from George Da Pont and from Parks Canada. We will be holding further meetings in Nova Scotia. We are planning to go to Nova Scotia in May, pending the approval of our budget, which I hope will happen tomorrow. If we get that approval, we will be travelling to Nova Scotia beginning on May 31 until June 4. Clear your calendars for that time. That will probably be as much travel as we can do this spring. We are hoping to travel next fall to Newfoundland and British Columbia, as well as to Prince Edward Island and New Brunswick. Of course, we want to visit the Great Lakes too, because they are part of the country. We hope we will be getting further budgets in the fall. For now, our trip to Nova Scotia will give us an idea of how the de-staffing of lighthouses is working and has worked in that province.

We are pleased to have with us tonight Mr. Barry MacDonald, who is one of the several hundred thousand MacDonalds in Nova Scotia. There seems to be a dispute between Senator MacDonald and Barry MacDonald about exactly how many there, but there are a lot, and we will probably meet more. Tonight, we have Barry MacDonald of the Nova Scotia Lighthouse Preservation Society. We understand that this is probably one of the most outstanding societies of its kind in the country. We are hoping to learn a lot.

Without further ado, I would turn the floor over to Mr. MacDonald. Welcome. We would like to hear your presentation, after which senators will have some questions.

**Le président :** Au nom des membres du comité, j'aimerais vous remercier tous les deux d'avoir présenté un exposé informatif et avisé. Je remercie les membres du comité de leur présence.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 11 mai 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 18 h 23, pour étudier les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution pour la gestion des pêches et des océans du Canada (sujet : les phares canadiens).

**Le sénateur Bill Rompkey** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** La présente est une réunion du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. Je m'appelle Bill Rompkey, et je suis le président du comité. Dans quelques minutes, je vais faire un tour de table et demander aux gens de se présenter.

Pour commencer, permettez-moi de vous dire que nous avons commencé notre étude des phares dans tout le pays, comme nous l'a demandé la ministre des Pêches et des Océans. Nous avons nous-mêmes défini notre mandat. Jusqu'à maintenant, nous avons entendu la ministre. Nous avons entendu le témoignage de George Da Pont et de Parcs Canada. Nous allons tenir d'autres séances en Nouvelle-Écosse. Nous prévoyons nous rendre en Nouvelle-Écosse en mai, sous réserve de l'approbation de notre budget, ce qui devrait avoir lieu demain, je l'espère. Si nous obtenons l'approbation, nous serons en Nouvelle-Écosse du 31 mai au 4 juin. Assurez-vous d'être disponibles pendant cette période. Ce sera probablement le seul voyage que nous allons pouvoir faire ce printemps. À l'automne prochain, nous espérons pouvoir nous rendre à Terre-Neuve et en Colombie-Britannique, ainsi qu'à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick. Bien sûr, nous voulons également visiter les Grands Lacs puisqu'ils font partie du pays. Nous espérons pouvoir obtenir des fonds supplémentaires à l'automne. Pour le moment, notre voyage en Nouvelle-Écosse nous donnera une idée des résultats de l'élimination des postes de gardiens de phare dans cette province.

Ce soir, nous sommes heureux d'accueillir M. Barry MacDonald, qui est l'un de plusieurs centaines de milliers de MacDonald en Nouvelle-Écosse. Le sénateur MacDonald et Barry MacDonald ne semblent pas s'entendre sur le nombre exact de personnes qui portent ce patronyme, mais il y en a beaucoup, et nous allons probablement en rencontrer d'autres. Ce soir, nous accueillons Barry MacDonald, de la Nova Scotia Lighthouse Preservation Society. Il paraît qu'il s'agit de l'une des sociétés de ce genre les plus reconnues au pays. Nous espérons en apprendre beaucoup.

Sans plus tarder, je cède la parole à M. MacDonald. Bienvenue. Nous aimerions entendre votre exposé, après quoi les sénateurs vous poseront des questions.



**Barry MacDonald, President, Nova Scotia Lighthouse Preservation Society:** Thank you very much, Mr. Chair, and thank you to all honourable members of this committee for an opportunity to address issues surrounding Canada's lighthouses. At this time, we find ourselves at an important crossroads. On the one hand, the time-honoured tradition of lighthouse keeping is once again under review, while on the other, Canadians await the implementation of Bill S-215, an act to protect our heritage lighthouses.

Although the primary focus of the Nova Scotia Lighthouse Preservation Society, NSLPS, is the preservation of Nova Scotia lighthouses and lighthouse sites, the society also supports the retention of keepers at the remaining staffed light stations in Newfoundland, New Brunswick and British Columbia. On-site keepers provide a high level of site care that, for the most part, no longer exists in Nova Scotia. Keepers and their families maintain a variety of traditional and modern structures that are a part of Canadian light station built heritage. The Nova Scotia Lighthouse Preservation Society also understands that lightkeepers on remote light stations provide essential services through regular weather observations and search and rescue, SAR, work in areas where there are few nearby SAR resources. In conclusion, the NSLPS supports lightkeepers in the area of safety and in the preservation and maintenance of lighthouse sites.

Lighthouse de-staffing began in earnest in the Maritimes in the mid 1980s and ended in the summer of 1993, when lightkeeper Marjorie Fairservice ended a long career at Cape Forchu at the southwestern tip of Nova Scotia. Light keeping spanned 259 years in Nova Scotia, with the first lighthouse in Canada showing a whale oil light at Louisbourg in 1734.

There are a couple of points dealing with maritime light keeping worth noting at this time. I refer to points C and D in the terms of reference.

Point C is the role of lightkeepers. Many lightkeepers have been very dedicated about careful maintenance of heritage buildings and rare equipment at light stations beyond their basic aids-to-navigation functions. The loss of their contribution leaves a gap that should be considered.

On Point D, the impact of electronic aids to navigation, an unfortunate consequence of automation and de-staffing was the destruction of many significant light station buildings, keeper's dwellings, old fog alarm buildings and sheds, as well as the loss of rare optics and equipment. They were deemed no longer needed and often destroyed in the rush to get keepers out or thin down their work. In retrospect, this resulted in the loss of historical assets and alternative use possibilities. It was unfortunate that a portion of monies realized from de-staffing was not invested in property maintenance instead of allowing the majority of buildings to deteriorate in some cases beyond the point of restoration.

**Barry MacDonald, président, Nova Scotia Lighthouse Preservation Society :** Merci beaucoup, monsieur le président. Merci à vous, honorables membres du comité, de m'avoir donné l'occasion de parler des problèmes qui entourent les phares canadiens. Nous avons atteint un moment décisif. D'une part, la longue tradition de la garde de phares est encore une fois à l'étude. D'autre part, les Canadiens attendent l'adoption du projet de loi S-215, loi visant à protéger les phares patrimoniaux.

Même si l'objectif premier de la Nova Scotia Lighthouse Preservation Society, la NSLPS, est la préservation des phares et des sites de phares de la Nouvelle-Écosse, la société appuie également le maintien en poste des gardiens qui demeurent affectés dans certaines stations de phares à Terre-Neuve, au Nouveau-Brunswick et en Colombie-Britannique. Les gardiens dans ces stations assurent un haut niveau d'entretien des lieux qui, en général, n'existe plus en Nouvelle-Écosse. Les gardiens et leur famille maintiennent une diversité de structures traditionnelles et modernes qui font partie du patrimoine bâti canadien en matière de stations de phares. La Nova Scotia Lighthouse Preservation Society reconnaît également que les gardiens de phare dans des stations de phares éloignées fournissent des services essentiels sous forme d'observations météorologiques régulières et de recherche et sauvetage, en SAR, puisqu'ils travaillent dans des régions où il y a peu de ressources de recherche et sauvetage. En conclusion, la NSLPS appuie les gardiens de phare qui veillent à notre sécurité et à la préservation et à l'entretien des phares.

Dans les Maritimes, l'élimination des postes de gardiens de phare a commencé activement au milieu des années 1980 et s'est achevée à l'été de 1993, quand la gardienne de phare Marjorie Fairservice a terminé une longue carrière à cap Fourchu, à la pointe sud-ouest de la Nouvelle-Écosse. Le métier de gardien de phare a duré 259 ans en Nouvelle-Écosse, et le premier phare au Canada était pourvu d'un fanal à l'huile de baleine. C'était à Louisbourg, en 1734.

Il vaut la peine de souligner quelques points relatifs au métier de gardien de phare. Je vous renvoie aux points C et D du document.

Le point C est le rôle des gardiens de phare. En plus de leurs fonctions de base relatives à l'aide à la navigation, un grand nombre de gardiens de phare sont très dévoués et assurent un entretien rigoureux des immeubles patrimoniaux et du matériel rare qui se trouvent dans les stations de phares. La disparition de ce métier laisserait un manque à combler dont on doit tenir compte.

Au point D, on précise que les répercussions des systèmes électroniques d'aide à la navigation, qui sont une conséquence malheureuse de l'automatisation et de l'élimination des postes de gardiens de phare, ont donné lieu à la destruction d'un grand nombre de stations de phares, d'habitations de gardiens de phare, de vieilles stations avertisseuses de brume et de vieux hangars, ainsi qu'à la perte de dispositifs optiques et d'équipements rares. Ces choses n'étaient plus considérées comme nécessaires, et on les a souvent détruites à la hâte pour faire sortir les gardiens de phare ou pour restreindre leur travail. En rétrospective, cela a causé la perte de biens historiques qui auraient pu avoir d'autres usages. Ce qui est malheureux, c'est qu'on n'a pas utilisé une partie des



As early as 1984, the potential for lighthouse alternative use was recognized by communities eager to see their lighthouses preserved. This was the case in West Point, Prince Edward Island, where a not-for-profit group, the West Point Development Corporation, was formed. A business proposal submitted to the Department of Fisheries and Oceans Canada, DFO, included construction of a 12-room inn, a full-service restaurant and a gift shop. Artefacts loaned from the Charlottetown Coast Guard were put on display in the lighthouse along with interpretive panels explaining the early history of the lighthouse. Employing approximately 20 people on a seasonal basis, this venture has been an economic success story for the island and continues to flourish to this day.

A similar venture unfolded in Nova Scotia soon after the Cape Forchu lighthouse was de-staffed in 1993. An initiative to acquire the lighthouse and former keeper's dwelling was launched by a dedicated group of volunteers. Seeing the tourism potential of the site, the Municipality of the District of Yarmouth became involved and, together with the volunteer group, put together a business plan and proposal to have ownership transferred from DFO. At the time, no mechanism existed to transfer federal property to a not-for-profit group for a nominal fee. Cape Forchu was the first lighthouse property in the country to be transferred under Treasury Board Bill 96-1. After many hurdles involving countless hours of volunteer time, Cape Forchu staff began to greet visitors anxious to experience the history of this unique light station. At its peak, visitors numbered over 50,000 yearly, and it continues to be a major tourism draw.

These are but two examples of many success stories in the Maritimes. Each year, a bus loaded with lighthouse enthusiasts from the U.S.A. visit our maritime lighthouse communities, and after sampling our famous maritime hospitality, they return home to tell their friends. We see this as a great building block to our tourism industry.

Lighthouses are very much a part of our rich maritime heritage. They are the sentinels that marked sea roads, which were so integral to trade and development from coast to coast to coast. Canadians have a special attachment to these beacons, as is evident in the widespread support for the Heritage Lighthouse Protection Act. Lighthouse preservation groups across this country see the value in preserving these structures that once served their forefathers so that future generations can appreciate the important role they once played.

Efforts at securing federal legislation to protect our lighthouses were rewarded in May of 2008 when Bill S-215 was given Royal Assent. The Heritage Lighthouse Protection Act will come into

sommes économisées grâce à l'élimination des postes de gardiens de phare pour l'entretien des propriétés, plutôt que de permettre à la majorité de ces immeubles de se détériorer jusqu'à ce qu'il soit impossible, dans certains cas, de les restaurer.

Dès 1984, des collectivités voulant préserver leurs phares leur ont trouvé d'autres utilisations possibles. C'est ce qui est arrivé à West Point, à l'Île-du-Prince-Édouard, où un groupe sans but lucratif, la West Point Development Corporation, s'est formé. Un projet d'entreprise présenté au ministère canadien des Pêches et des Océans, le MPO, comprenait la construction d'une auberge à 12 chambres, d'un restaurant à service complet et d'une boutique de cadeaux. La Garde côtière de Charlottetown a prêté des artefacts aux responsables du projet, qui les ont exposés dans le phare, accompagnés de panneaux d'interprétation sur lesquels était expliquée l'histoire du phare. Environ 20 employés saisonniers travaillent au phare, et cette entreprise s'est avérée rentable pour l'île et continue de prospérer, jusqu'à ce jour.

Une entreprise semblable a été mise sur pied en Nouvelle-Écosse peu après l'élimination du poste de garde de phare à cap Fourchu, en 1993. Un groupe dévoué de bénévoles a lancé une initiative pour faire l'acquisition du phare et de l'ancienne habitation du gardien. La municipalité de Yarmouth a entrevu le potentiel touristique du site et, de concert avec le groupe de bénévoles, elle a élaboré un projet d'entreprise pour que le MPO effectue un transfert de propriété. À l'époque, il n'existait pas de mécanisme pour le transfert d'une propriété fédérale à un groupe sans but lucratif en échange d'un montant symbolique. Le phare de cap Fourchu a été le premier à être transféré en vertu du projet de loi 96-1. Après avoir surmonté bien des obstacles et fait d'innombrables heures de bénévolat, le personnel de cap Fourchu a commencé à accueillir des visiteurs impatients de connaître l'histoire de cette station de phare unique. Au sommet de sa popularité, le phare accueillait plus de 50 000 visiteurs par année. Il est toujours un attrait touristique important.

Il s'agit de seulement deux exemples des nombreuses histoires à succès dans les Maritimes. Chaque année, des Américains passionnés par les phares remplissent un autobus pour venir visiter nos collectivités maritimes, et, après avoir bénéficié de notre hospitalité maritime bien connue, ils retournent chez eux pour en parler à leurs amis. Nous considérons cela comme la pierre d'assise de notre industrie touristique.

Les phares font partie intégrante de notre riche patrimoine maritime. Ils sont les sentinelles qui ont tracé la voie maritime et ils ont été essentiels au commerce et au développement d'un océan à l'autre. Les Canadiens sont attachés à ces balises, comme le montre bien l'appui généralisé pour la Loi sur la protection des phares patrimoniaux. Les groupes de protection de phares de tout pays reconnaissent la valeur de préserver ces structures, qui ont servi leurs ancêtres, afin que les futures générations apprécient le rôle important qu'elles ont joué.

En mai 2008, les efforts déployés pour faire adopter une loi fédérale pour la protection de nos phares ont porté leurs fruits quand le projet de loi S-215 s'est vu donner la sanction royale. La

force on May 29, 2010, at which time petitions will be received by the Minister of the Environment to have lighthouses included under this legislation.

One serious gap exists in the potential success of this bill. Heritage is not part of the mandate of the Department of Fisheries and Oceans, and although DFO is the custodian of these heritage structures, the department is underfunded to care for them in a proper manner. This fact is evident in the poor condition of lighthouses classified by the Federal Heritage Buildings Review Office, FHBRO, such as Cape Sable Island in Nova Scotia.

It is not the intent of the Heritage Lighthouse Protection Act to see all lighthouses designated to be transferred to community or private interests. Protection for many of the iconic lighthouses across the country will be sought but will be out of the scope of communities to care for them on a go-forward basis. Two examples of this are Sambro Island in Nova Scotia and Point Prim in P.E.I. In cases such as these, DFO must not declare iconic lighthouses surplus but must partner with local groups and other levels of government to care for these structures and ensure they are available for the public to enjoy.

To sum up, I hope I have given honourable senators an insight into how important lighthouses are to Canadians and how volunteers continue to invest thousands of hours each year to see that they are preserved.

**The Chair:** Before I go to questions, I would like the committee members to introduce themselves.

**Senator Poirier:** Senator Rose-May Poirier from New Brunswick.

**Senator Raine:** Senator Nancy Greene Raine from British Columbia.

**Senator Cochrane:** Senator Ethel Cochrane from Newfoundland and Labrador.

**Senator Manning:** Senator Fabian Manning from Newfoundland and Labrador.

**Senator Nancy Ruth:** Senator Nancy Ruth from Lake Huron.

**Senator Marshall:** Senator Elizabeth Marshall, Newfoundland and Labrador.

**Senator Hubley:** Senator Elizabeth Hubley from Prince Edward Island.

**Senator MacDonald:** Senator Michael MacDonald from Cape Breton, Nova Scotia.

**The Chair:** We have a cross-section of the country and a lot of experience with maritime interests.

**Senator Cochrane:** Could you walk us through the process currently in place for disposing of lighthouses? How will that change when the Heritage Lighthouse Protection Act comes into force later this month?

Loi sur la protection des phares patrimoniaux entrera en vigueur le 29 mai 2010, date à laquelle le ministre de l'Environnement recevra des pétitions pour que les phares soient inclus dans cette loi.

Il existe toutefois un obstacle important à la réussite de ce projet de loi. Le patrimoine ne fait pas partie du mandat du ministre des Pêches et des Océans, et, même si le MPO est le gardien de ces structures patrimoniales, le ministère n'a pas les fonds nécessaires pour s'en occuper de manière appropriée. Le piètre état des phares constaté par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine, comme celui de l'île Cap-de-Sable, en Nouvelle-Écosse, en est la preuve.

L'objectif de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux n'est pas de faire désigner tous les phares pour la cession à des intérêts communautaires ou privés. Des collectivités de tout le pays chercheront à protéger un grand nombre de phares emblématiques, mais en pratique, elles n'ont pas toutes les ressources pour s'occuper de leurs phares. L'île Sambro, en Nouvelle-Écosse, et Point Prim, à l'Île-du-Prince-Édouard, en sont deux exemples. Dans de tels cas, le MPO doit non pas déclarer excédentaires les phares emblématiques, mais plutôt établir des partenariats avec des groupes locaux et d'autres ordres de gouvernement pour s'occuper de ces structures et s'assurer que le public peut profiter de leur présence.

En résumé, mesdames et messieurs, j'espère vous avoir fait comprendre à quel point les phares sont importants pour les Canadiens et comment des bénévoles continuent d'investir des milliers d'heures chaque année pour s'assurer de leur préservation.

**Le président :** Avant de passer aux questions, j'aimerais demander aux membres du comité de se présenter.

**Le sénateur Poirier :** Le sénateur Rose-May Poirier, du Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur Raine :** Le sénateur Nancy Greene Raine, de la Colombie-Britannique.

**Le sénateur Cochrane :** Le sénateur Ethel Cochrane, de Terre-Neuve-et-Labrador.

**Le sénateur Manning :** Le sénateur Fabian Manning, de Terre-Neuve-et-Labrador.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Le sénateur Nancy Ruth, du lac Huron.

**Le sénateur Marshall :** Le sénateur Elizabeth Marshall, de Terre-Neuve-et-Labrador.

**Le sénateur Hubley :** Le sénateur Elizabeth Hubley, de l'Île-du-Prince-Édouard.

**Le sénateur MacDonald :** Le sénateur Michael MacDonald, du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse.

**Le président :** Nous avons des représentants de tout le pays et des gens qui ont beaucoup d'expérience relative aux intérêts maritimes.

**Le sénateur Cochrane :** Pouvez-vous nous expliquer le processus actuellement en place pour l'élimination des phares? Comment cela changera-t-il quand la Loi sur la protection des phares patrimoniaux entrera en vigueur le mois prochain?



**Mr. MacDonald:** The present protocol for the divestiture of any federal government building, but in particular lighthouses, is that the building is offered first to other federal departments, then to the province in question, then to local municipal groups — so it goes through all three levels of government — and then it is offered to a community group, a not-for-profit group, and that is pretty much where it ends as far as lighthouses go.

Many of them have been divested in the Maritime region and indeed in Ontario and Quebec, but not so much on the West Coast. The change with the passage and implementation of the bill is that they will be given status under the bill, which under certain sections prevents their disposal, alteration, demolition or public sale. There is a process in place within the bill to protect against all that stuff.

Architectural considerations are built into the criteria of the bill that will pretty much guarantee that any alterations made will be done in concert with present Parks Canada standards.

There is still some question as to whether a lighthouse will be brought to a reasonable state of repair before it is passed over by Coast Guard. Environmental studies are done on all lighthouse sites across the country, and before a lighthouse is passed to a community group, the environmental issues will be resolved. That is pretty much it.

**Senator Cochrane:** From your perspective, being from Nova Scotia, has automation had any effect on the heritage value of lighthouses?

**Mr. MacDonald:** Very much so. Once de-staffing took place in earnest in the 1980s and right up until the 1990s, lightkeepers took pride in these buildings, as is evident if you look at photographs from the days when lightkeepers were present. You would see summer photos of manicured lawns and freshly painted buildings. The properties were very well looked after.

Within a very short time after de-staffing, they were subject to vandalism. No money was spent on these major light stations at all, and as is the case with any building, with a combination of not being cared for or maintained and vandalism, it does not take long until some of these sites are in a bad state.

**Senator Cochrane:** These are the automated lighthouses?

**Mr. MacDonald:** Yes.

**Senator Cochrane:** Who was in charge of taking care of the outside, the lawns and everything else?

**Mr. MacDonald:** The lightkeepers.

**Senator Cochrane:** After the lighthouse was automated?

**Mr. MacDonald:** No. Very little maintenance was done after the keepers left. The grass grew up, and the buildings came to be in a very sorry state of disrepair.

**Senator Cochrane:** No one from any organization was in charge of doing that?

**M. MacDonald :** Dans le cadre du protocole actuel pour la cession de tout édifice du gouvernement fédéral, mais en particulier les phares, l'édifice est d'abord offert aux autres ministères fédéraux, puis à la province en question, puis aux groupes municipaux — les trois ordres de gouvernement sont donc abordés — puis il est offert à un groupe communautaire, à un groupe sans but lucratif. C'est plus ou moins jusque-là que l'on va en ce qui concerne les phares.

Un grand nombre de phares ont été cédés dans la région des Maritimes, comme en Ontario et au Québec, d'ailleurs, mais ce n'est pas tellement le cas sur la côte Ouest. Après l'adoption et la remise en œuvre du projet de loi, ces phares auront un statut en vertu de la loi, dont certaines dispositions préviennent leur élimination, leur modification, leur démolition et leur vente publique. Le projet de loi prévoit un processus pour protéger les phares de toutes ces situations.

Le projet de loi contient des critères architecturaux qui garantiront plus ou moins que toute modification apportée sera conforme aux normes actuelles de Parcs Canada.

Il reste encore à déterminer si les phares devront être raisonnablement réparés avant d'être cédés par la Garde côtière. Tous les sites de phare canadiens font l'objet d'études environnementales, et, avant qu'un phare puisse être transféré à un groupe communautaire, les problèmes environnementaux devront être réglés. C'est à peu près ça.

**Le sénateur Cochrane :** Selon vous qui êtes de la Nouvelle-Écosse, l'automatisation a-t-elle eu des effets sur la valeur patrimoniale des phares?

**M. MacDonald :** Beaucoup. Jusqu'à ce que l'élimination des postes de gardiens de phare soit entreprise activement dans les années 1980 et jusqu'aux années 1990, les gardiens de phare étaient fiers de ces édifices, comme le montrent bien les photos de l'époque où il y avait des gardiens de phare. Les photos prises à l'été montrent de pelouses entretenues et des édifices fraîchement peints. Les gardiens de phare s'occupaient très bien des propriétés.

Peu de temps après l'élimination des postes de gardiens de phare, ces immeubles ont été la cible de vandales. On ne consacrait plus du tout d'argent à l'entretien de ces stations de phares importantes, et, comme c'est le cas pour n'importe quel immeuble dont on ne s'occupe pas et qui est vandalisé, ils se sont vite retrouvés en mauvais état.

**Le sénateur Cochrane :** Ce sont des phares automatisés?

**M. MacDonald :** Oui.

**Le sénateur Cochrane :** Qui était responsable d'entretenir l'extérieur, les pelouses et tout le reste?

**M. MacDonald :** Les gardiens de phare.

**Le sénateur Cochrane :** Après l'automatisation des phares?

**M. MacDonald :** Non. Il y a eu très peu d'entretien après le départ des gardiens de phare. La pelouse a poussé, et les édifices sont devenus délabrés.

**Le sénateur Cochrane :** Il n'y avait aucune organisation responsable de cela?



**Mr. MacDonald:** No. The only lighthouses that were cared for were a few lighthouse sites. Port Bickerton on the Eastern Shore of Nova Scotia was leased and still operates under a lease with a local community group that cared for the light. Coast Guard does help them out to a point in caring for the building, but the group members do a lot of it with their own fundraising and volunteer time.

**Senator Cochrane:** That is only one.

**Mr. MacDonald:** Roughly 18 out of 160 lighthouses in Nova Scotia are cared for by local groups.

**Senator Cochrane:** Do you think that having staff at automated lighthouses will be considered to be less important once the Heritage Lighthouse Protection Act is passed?

**Mr. MacDonald:** Not in my opinion. There are a couple of dynamics involved in the issue of light keeping on the West Coast, if that is where you are going with this, and in Newfoundland and Labrador. There are search and rescue functions and coastal security, as well as the fact that when you have keepers on site, they do look after basic maintenance. That does figure in, and it will be the same case, I would almost guarantee. If and when the lightkeepers are pulled off these existing sites, the same thing will happen.

**Senator Cochrane:** The sites will become dilapidated?

**Mr. MacDonald:** I would say so.

**Senator Nancy Ruth:** Mr. MacDonald, how big is your organization? How many members do you have?

**Mr. MacDonald:** At present, I think our membership is about 150. We have gone up as far as 240, I think. Membership comes and goes.

**Senator Nancy Ruth:** Out of those 150 to 240 members, how many would be men and how many would be women?

**Mr. MacDonald:** I would have to say it is split pretty close down the middle. I could not give an exact figure, but judging by meetings and past experience, I would say we are pretty close.

**Senator Nancy Ruth:** In your speech, you said DFO must not declare iconic lighthouses surplus and must partner with local groups and other levels of government to care for the structures and ensure they are available for the public to enjoy. Has any consideration been given by your society to privatizing these, not to have them go into the hands of groups but simply to sell them off to any individual who might wish to own a lighthouse? What experience have you had if that has happened?

**Mr. MacDonald:** Our primary objective is to guarantee that these will be there for future generations to enjoy. I think when you give the opportunity for a private individual to acquire one or several of these you run a risk that fences go up and locks go on the gates and the public no longer gets in to see them. We like to

**M. MacDonald :** Non. Seuls quelques sites de phares étaient entretenus. Le phare de Port Bickerton, sur la côte est de la Nouvelle-Écosse a été loué et est toujours en fonction grâce à un bail signé avec un groupe communautaire local qui s'occupe du phare. La Garde côtière aide quelque peu les membres du groupe à s'occuper de l'immeuble, mais ils en font beaucoup eux-mêmes en organisant des activités de financement et en donnant gratuitement de leur temps.

**Le sénateur Cochrane :** C'est le seul.

**M. MacDonald :** Environ 18 des 160 phares de la Nouvelle-Écosse sont entretenus par des groupes locaux.

**Le sénateur Cochrane :** Croyez-vous que la présence d'employés dans les phares automatisés sera considérée comme moins importante après l'adoption de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux?

**M. MacDonald :** À mon avis, non. Il y a plus d'une fonction rattachée au métier de gardien de phare sur la côte Ouest, de même qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, si c'est là que vous voulez en venir. Il y a les fonctions de recherche et sauvetage et la sécurité côtière, ainsi que l'entretien de base assuré par les gardiens sur les lieux. Ce sont des facteurs qui comptent, et je suis presque certain que, si les gardiens de phare sont forcés de quitter ces sites existants, l'histoire se répètera.

**Le sénateur Cochrane :** Les sites tomberont en ruines?

**M. MacDonald :** Je crois que oui.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Monsieur MacDonald, quelle est la taille de votre organisation? Combien de membres compte-t-elle?

**M. MacDonald :** Actuellement, je crois que nous sommes environ 150 membres. Je pense que nous avons déjà eu 240 membres. Le nombre de membres varie.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Combien d'hommes et combien de femmes y a-t-il parmi ces 150 à 240 membres?

**M. MacDonald :** Je dirais que les proportions sont presque égales. Je ne pourrais pas vous donner de chiffres exacts, mais, selon les rencontres et mon expérience, je dirais qu'il y a presque autant de femmes que d'hommes.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Dans votre exposé, vous avez dit que le MPO ne doit pas déclarer excédentaires les phares emblématiques et que le ministère devrait plutôt établir des partenariats avec des groupes locaux et d'autres ordres de gouvernement pour s'occuper des structures et garantir que le public peut en profiter. Votre société a-t-elle envisagé la possibilité de privatiser ces phares plutôt que de les transférer à des groupes? Ne serait-il pas possible de les vendre tout simplement à des personnes qui souhaiteraient être propriétaires d'un phare? Quelle est votre expérience à cet égard?

**M. MacDonald :** Notre objectif principal est de garantir que ces phares seront toujours là au bénéfice des générations à venir. Selon moi, si l'on permet à des particuliers d'acquérir un ou plusieurs phares, on risque de voir des clôtures montées et des cadenas installés aux barrières. Le public ne pourrait plus entrer

see them either owned and operated by the community group, because they are there for a public purpose, basically, or, for some of the bigger structures like Race Rocks in B.C. and Sambro Island, Nova Scotia, the Coast Guard maintaining ownership and partnering with the community group. The last route we want to see is private ownership of these things.

**Senator Nancy Ruth:** How many have been privatized?

**Mr. MacDonald:** Very few.

**Senator Nancy Ruth:** You have not seen many locks on the gates, then?

**Mr. MacDonald:** In Nova Scotia, we have. I can think of one or two off the top of my head, and they are both private cottages and private property. I would not say that if you knocked on the door, they would turn you away, but it is private property, and it is not available for the public.

**Senator Nancy Ruth:** It is one or two out of how many in Nova Scotia?

**Mr. MacDonald:** Out of 160.

**The Chair:** If I could ask a supplementary question, when DFO would dispose of a lighthouse to a private operator, could or would or did the department put any conditions on it at all, or can the buyer do exactly what he wants with the lighthouse?

**Mr. MacDonald:** Up until the preservation movement became prominent after 1993, the protocol that I spoke about earlier did not include a community group. If no level of government was interested in acquiring a property, then it was put for sale by public tender, and there were no stipulations at all. It was like any other land sale.

**The Chair:** And there are none now?

**Mr. MacDonald:** The Heritage Lighthouse Protection Act provides for a couple of guarantees, we will call them, in the agreement of sale and in the agreement of transfer, where the new owner cannot sell or profit for, I think, 10 years, although I cannot say exactly. The real property people at Coast Guard wrote this up. I have not seen it myself, but I know there are guarantees there.

**The Chair:** Therefore lighthouses that are disposed of to private interests in the future might not be treated exactly as they were in the past.

**Mr. MacDonald:** No, there are definitely improvements there. When the legislation was being drawn up, I tried very hard to get something that they have in the U.S., which has a similar disposal program. They have what I like to call a reversion clause, whereby if a community group fails, for whatever reason, then that property cannot be sold for a period of, I think, one year. The property is held in a trust. That gives time for a community group or another interest to get a business plan and take over the

pour les voir. Nous aimerions essentiellement les voir se retrouver entre les mains de groupes communautaires qui les gèreront parce qu'ils ont une utilité publique. Pour certaines des structures plus importantes, comme Race Rocks, en Colombie-Britannique, et l'île Sambro, en Nouvelle-Écosse, la Garde côtière pourrait maintenir la propriété et travailler en partenariat avec le groupe communautaire. La privatisation des phares est la dernière chose que nous voulons voir.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Combien de phares ont été privatisés?

**M. MacDonald :** Très peu.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Vous n'avez donc pas vu beaucoup de cadenas sur les barrières?

**M. MacDonald :** Nous en avons vu en Nouvelle-Écosse. Je peux en nommer un ou deux de mémoire, et il s'agit de chalets et de propriétés privées. Je n'irais pas jusqu'à dire qu'on vous chasserait si vous frappiez à la porte, mais il s'agit de propriétés privées qui ne sont pas accessibles au public.

**Le sénateur Nancy Ruth :** C'est une ou deux propriétés parmi combien de phares en Nouvelle-Écosse?

**M. MacDonald :** Cent soixante.

**Le président :** Si vous me le permettez, j'aurais une autre question. Dans les cas où le MPO a cédé un phare à des intérêts privés, a-t-il pu ou voulu établir des conditions relatives à l'achat ou les acheteurs ont-ils pu faire exactement ce qu'ils voulaient de leurs phares.

**M. MacDonald :** Jusqu'à ce que le mouvement de conservation prenne de l'ampleur, après 1993, le protocole dont j'ai parlé plus tôt ne comprenait pas la consultation de groupes communautaires. Si aucun ordre de gouvernement ne voulait acquérir une propriété, elle était mise en vente par appel d'offres, et il n'y avait aucune stipulation rattachée à sa vente. Il s'agissait de la vente d'un bien immobilier, sans plus.

**Le président :** Et il n'y en a toujours pas?

**M. MacDonald :** La Loi sur la protection des phares patrimoniaux prévoit quelques garanties, si l'on peut les appeler ainsi, concernant la convention de vente et la convention de cession, selon lesquelles le nouveau propriétaire ne pourra pas vendre le phare ni toucher de profits pendant dix ans, je pense, mais je ne pourrais pas vous dire exactement combien de temps. Les spécialistes en immobilier de la Garde côtière les ont rédigées. Je ne les ai pas vues, moi-même, mais je sais que ces garanties existent.

**Le président :** Les phares qui seront cédés à des intérêts privés à l'avenir ne seront donc pas traités exactement de la même manière que par le passé.

**M. MacDonald :** Non. Il y a nettement des améliorations à cet égard. Au moment de la rédaction du projet de loi, j'ai essayé par tous les moyens d'obtenir un programme d'élimination des phares semblable à celui qui existe aux États-Unis. Ils ont ce que j'appelle une disposition de réversion, en vertu de laquelle, si le groupe communautaire échoue, pour quelque raison que ce soit, la propriété ne peut pas être vendue pendant un an, je crois. La propriété est détenue en fiducie. Cela donne le temps au groupe communautaire



lighthouse. After a year, if no one has come forward, then the light is sold at fair market value and the monies realized go back into the treasury, which is where they should go.

**The Chair:** I am glad you mentioned the U.S. comparison. I hope we will get some questions on that.

**Senator Manning:** You mentioned in your remarks a couple of success stories. We are delighted that you have had a couple of success stories, and certainly we wish those groups and businesses all the best. I am more concerned about the ones that have not been so successful, that have been more or less left to the winds and rains and the elements. You mentioned a couple of lighthouses that need a tremendous amount of work and have been left to disrepair and have become eyesores, I guess, in the communities they are in. Can I get some feedback from you on that?

One of the issues we are dealing with as a committee is that the de-staffing of lighthouses has taken away the human element from them. You mentioned a few moments ago the manicured lawns. I know. I live close to a lighthouse in Newfoundland and Labrador, and even in the past few years, we have seen the disrepair happening with the cutbacks to the hours. Can you give us an idea of what you have seen and experienced and how you think we need to proceed when we are dealing with this?

**Mr. MacDonald:** An example that immediately comes to mind is Cape Roseway on the South Shore of Nova Scotia. Cape Roseway is the second oldest light in Nova Scotia, next to Sambro Island, and it is on an island called McNutts Island, not a very far drive from Shelburne. I personally know the last lightkeeper and his family and have seen photographs of the light station. If you are familiar with light stations, there was a keeper's dwelling and an assistant keeper's dwelling and an old fog alarm building that housed a diaphone, which is a Canadian invention and one of the best fog horns in the world. There was an oil shed and a boat shed, and of course the lighthouse in the middle. It was just beautiful.

I was invited out to a tour of that lighthouse site three years ago, and I took pictures. I was appalled at how that lighthouse had gone downhill. Both keepers' houses were the subject of vandalism. Doors were blown off. Some of the older sheds had fallen down. It looked terrible. The group that led the tour, that was part of that tour, wanted to try to approach Coast Guard on this and wanted to rent the keepers' houses and have bed and breakfast operations. They had many good ideas, but it has taken so long to get this in gear that many of the buildings are beyond repair. Cape Roseway is a real crime because of its age and because the possibilities for alternative use were so great until a couple of years after the station was de-staffed.

Senator Manning, I could probably give several more examples.

ou à d'autres intérêts d'élaborer un plan d'entreprise pour prendre possession du phare. Après un an, si personne ne s'est manifesté, le phare est vendu selon la juste valeur du marché, et les profits réalisés reviennent au Trésor public, ce qui est tout à fait légitime.

**Le président :** Je suis heureux que vous ayez mentionné les États-Unis. J'espère qu'on vous posera des questions à ce sujet.

**Le sénateur Manning :** Dans votre exposé, vous avez mentionné quelques histoires à succès. Nous sommes heureux d'apprendre que vous avez connu des réussites et nous souhaitons bien sûr bonne chance à ces groupes et à ces entreprises. Ce qui me préoccupe davantage, c'est le sort des phares qui n'ont pas eu autant de chance et qui ont plus ou moins été laissés à la merci du vent, de la pluie et des éléments. Vous avez mentionné quelques phares qui auraient besoin de beaucoup de travaux, qui ont été laissés en piètre état et qui sont devenus de véritables sources de pollution visuelle, je suppose, pour les collectivités où ils se trouvent. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

L'un des problèmes que nous abordons en tant que comité est le fait que l'élimination des postes des gardiens de phare les a en quelque sorte déshumanisés. Vous avez mentionné, il y a quelques minutes, les pelouses bien entretenues. Je sais. Je vis près d'un phare, à Terre-Neuve-et-Labrador, et, depuis quelques années, nous avons été témoins du délabrement à mesure que les heures de travail du gardien de phare ont été coupées. Pouvez-vous nous donner un aperçu de ce que vous avez vu et vécu, et de la manière dont, selon vous, nous devons procéder pour régler ce problème?

**M. MacDonald :** Spontanément, l'exemple qui me vient en tête est celui du Cap Roseway, sur la côte sud de la Nouvelle-Écosse. Il arrive au deuxième rang des phares les plus anciens en Nouvelle-Écosse, après celui de l'île Sambro. Il est situé sur l'île McNutts, qui n'est pas très loin de Shelburne, en voiture. Je connais personnellement le dernier gardien de phare du Cap Roseway, ainsi que sa famille, et j'ai vu des photos de la station de phare. Pour ceux qui connaissent un peu les stations de phares, il y avait l'habitation du gardien de phare, l'habitation de son adjoint et une vieille station avertisseuse de brume qui contenait un diaphone, qui est une invention canadienne et l'une des meilleures cornes de brume au monde. Il y avait un hangar à huile et un hangar à bateaux et, bien sûr, le phare, au milieu. C'était d'une grande beauté.

J'ai été invité à faire le tour du site il y a trois ans, et j'ai pris des photos. J'ai été atterré de voir à quel point le phare était tombé en ruines. Les demeures des deux gardiens de phare avaient été la cible de vandales. Les portes avaient été arrachées. Certains des hangars les plus vieux s'étaient écroulés. C'était horrible à voir. Le groupe qui dirigeait la visite, qui faisait partie de cette visite, voulait tenter d'aborder la Garde côtière à ce sujet et souhaitait louer les maisons des gardiens de phare pour en faire des gîtes touristiques. Les membres du groupe avaient beaucoup de bonnes idées, mais le processus a été si long qu'un grand nombre des immeubles ne sont plus réparables. Le Cap Roseway est un véritable crime en raison de son âge et parce qu'il existait beaucoup de possibilités pour son utilisation jusqu'à ce que le site commence à tomber en ruines, quelques années après le départ du gardien de phare.

Je pourrais probablement vous donner plusieurs autres exemples, sénateur Manning.



**Senator Manning:** Mr. Chair, as a point of interest, when we get the opportunity to travel to Nova Scotia, we should look at both the good and the bad.

The Department of Fisheries and Oceans has over the past couple of years been divesting itself of a fair number of surplus wharves and small craft harbours, but part of that process is bringing those facilities up to a standard before turning them over. Supposedly that is the way we are supposed to be doing things.

In the process of turning a lighthouse over to a community group or organization, from your experience, does DFO or Coast Guard come in and bring it up to standard and then turn it over? I know you touched on that already, but I want some clarification about what we are saying here. At the end of this month this legislation will come into force, and somewhere in the next couple of months we will have a list of surplus properties. That is how we understand it from Coast Guard. These surplus properties will be offered to the communities. If some not-for-profit organization is willing to come in and take over and preserve those properties, has any financial help been given to the community organizations through Coast Guard or anyone else to assist in bringing those lighthouse properties up to standard before they are officially turned over to the organizations?

**Mr. MacDonald:** In some cases, yes; and in others, no. I had a meeting this morning with Mr. George Da Pont, the Commissioner of the Canadian Coast Guard, and I brought up that issue with him. In our view, it is not fair to turn over to a community a property that is in such a desperate state of disrepair. Some effort should be made to bring it back to a reasonable state of repair. That has been the case, but I will give you two quick examples.

In Senator Hubley's part of the world, there is a light at Wood Islands, when you come across the ferry from Nova Scotia. It is a scenic light, and probably many people are familiar with it. The Coast Guard paid to have that light moved back from the bank. The bank was eroding, and the Coast Guard paid a considerable amount of money to have that light moved and have a new foundation put under it before it was turned over to the community, and that is a good thing; I applaud the Coast Guard for that.

On the other hand, I have been working with a community group just around the corner from me on the Eastern Shore of Nova Scotia with a lighthouse called French Point, and it is a pepper shaker tower. Apparently there is no funding available to do anything with that light. They want to pass it over as is. My point is that what is good for Wood Islands, P.E.I., should be good for French Point. It should be a level playing field before this process really gets going.

**Senator Manning:** To go back to your community group, do you go out and ask people to become involved in your organization? You say you have a group of 150. That is pretty well province-wide, in my understanding. Are there local chapters? Is the organization divided into different entities throughout your province?

**Le sénateur Manning :** Monsieur le président, quand nous irons en Nouvelle-Écosse, il serait intéressant d'examiner les bons et les mauvais côtés.

Depuis quelques années, le ministère des Pêches et des Océans a cédé un certain nombre de quais et de ports pour petits bateaux, mais, dans le cadre de ce processus, il est nécessaire de remettre ces installations en état afin qu'elles répondent à des normes précises avant leur cession. Apparemment, c'est la manière dont nous sommes censés faire les choses.

En ce qui concerne le transfert d'un phare à un groupe communautaire ou à une organisation, selon votre expérience, le MPO ou la Garde côtière s'assure-t-il de remettre le phare en état? Je sais que vous en avez déjà parlé brièvement, mais je voudrais des précisions à cet égard. À la fin du mois, la loi entrera en vigueur et, dans quelques mois, nous aurons une liste de propriétés excédentaires. C'est ce que la Garde côtière a laissé entendre. Ces propriétés excédentaires seront offertes aux collectivités. Dans les cas où des organisations sans but lucratif sont prêtes à s'engager à conserver ces propriétés, la Garde côtière ou une autre organisation fournira-t-elle une aide aux organisations communautaires afin de les aider à remettre ces phares en état avant leur transfert officiel?

**M. MacDonald :** Dans certains cas, oui; dans d'autres, non. Ce matin, j'ai rencontré M. George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne, je lui ai parlé du problème. À notre avis, il n'est pas juste de transférer une propriété qui est dans un tel état de délabrement à une collectivité. Des efforts devraient être déployés pour la remettre dans un état raisonnable. Dans certains cas, cela s'est fait, mais je vais vous donner deux exemples rapides.

Dans la région du sénateur Hubley, il y a un phare à Wood Islands, que vous pouvez voir quand vous arrivez en traversier de la Nouvelle-Écosse. Il s'agit d'un phare pittoresque, et il y a probablement beaucoup de gens qui le connaissent. La Garde côtière a payé pour que le phare soit éloigné de la rive. Les berges s'érodaient, et la Garde côtière a investi un montant d'argent important pour que le phare soit déplacé et pour qu'une nouvelle fondation soit construite avant qu'il soit cédé à la collectivité. C'est très bien; je félicite la Garde côtière de sa décision.

Par contre, je travaille en collaboration avec un groupe communautaire pas très loin de chez moi, sur la côte est de la Nouvelle-Écosse. Le phare s'appelle French Point, et la tour est en forme de poivrière. Apparemment, il n'y a pas de fonds disponibles pour la remise en état de ce phare. La Garde côtière veut le céder tel quel. Selon moi, Wood Islands, à l'Île-du-Prince-Édouard, et French Point, en Nouvelle-Écosse, devraient bénéficier du même traitement. Les règles du jeu doivent être équitables pour tout le monde avant que ce processus puisse vraiment démarrer.

**Le sénateur Manning :** Pour revenir à votre groupe communautaire, est-ce que vous faites la promotion pour demander aux gens de se joindre à votre organisation? Vous dites que vous êtes 150. Selon ce que j'ai compris, c'est à l'échelle de la province. Y a-t-il des sections locales? L'organisation est-elle divisée en entités dans les diverses régions de votre province?

**Mr. MacDonald:** We act as an umbrella group for a number of local preservation groups, Cape Forchu being one of them. I could not tell you the exact number of affiliates we have, something in the order of 30 around the province. We act as an umbrella for those groups and try to help them out in things that are common. For instance, trying to get a broker who deals in liability insurance became an issue. We also handle issues around dealing with Coast Guard and the federal government.

**Senator Manning:** In regards to the running and operating of a facility after it has been handed over, I understand from your comments that some places have ongoing businesses, such as restaurants. For a facility that is just for sightseeing, can you give us an idea of how the local organization raises the funds to maintain the property? Is it out in the community fundraising? I am sure we will be asked that question as we go around.

**Mr. MacDonald:** It is a combination of things. Any fundraising activity you can mention is used, including bake sales. Many of the smaller lights are opened on a seasonal basis to tours, although some of them do not really have an admission box at the door. Visitors are encouraged to donate whatever they can afford, and money is raised that way. Our provincial and municipal governments are helpful for things like paint jobs. Once a light has been passed over, there is no longer any federal help for it.

From an historical point of view, another very helpful measure is that often our province will fund summer students as interpreters at these sites. It gives the kids a summer job, and they learn some of the maritime history of their community. These things are great tourist draws, real magnets for tourists, if they are set up properly and display some photos of the history of the community. You find community groups become inventive at fundraising and paying their own way.

**The Chair:** A news report appeared in the *Cape Breton Post* today. I think it was Senator Nancy Ruth who retrieved it for us. It is about Ottawa's public-private partnership program. Minister Flaherty announced money for new emergency radio communications, but he said the project will be financed through Ottawa's public-private partnership program, the first such announcement under a fund created for the program. He said governments around the world increasingly have been turning towards public-private partnerships to take on the responsibility of designing, building, financing and operating public infrastructure. This was at the RCMP headquarters in Halifax. He added that the Conservative government has been working closely with the provinces and territories over the past year to accelerate the largest investment in infrastructure in modern times.

**M. MacDonald :** Nous sommes un groupe de coordination pour un certain nombre de groupes de préservation, dont celui de cap Fourchu. Je ne pourrais pas vous dire exactement combien de groupes affiliés il y a, mais je crois que ça tourne autour de 30 groupes dans toute la province. Nous coordonnons ces groupes et tentons de les aider à régler leurs problèmes communs. Par exemple, nous avons tenté de trouver un courtier qui fournit une assurance responsabilité civile. Nous traitons également des questions qui concernent la Garde côtière et le gouvernement fédéral.

**Le sénateur Manning :** En ce qui concerne la gestion et la direction d'un établissement après sa cession, j'ai cru comprendre, dans votre exposé, que certains groupes exploitent des entreprises permanentes, comme des restaurants. Pour un établissement touristique, pouvez-vous nous donner un aperçu de la manière dont l'organisation locale recueille les fonds nécessaires à l'entretien de la propriété? La collecte de fonds se fait-elle dans la collectivité? Je suis certain qu'on nous posera cette question durant nos voyages.

**M. MacDonald :** Il y a divers moyens de recueillir les fonds. Toutes les activités de financement auxquelles vous pouvez penser sont utilisées, y compris les ventes de pâtisserie. Un bon nombre de phares plus petits sont ouverts, selon la saison, pour les visites, mais, dans le cas de certains de ces phares, il n'y a pas de frais d'admission en tant que tels à la porte. On encourage les visiteurs à donner ce qu'ils peuvent, et les fonds sont recueillis de cette manière. Les gouvernements provinciaux et les administrations municipales donnent un coup de main à ces groupes pour les choses comme la peinture. Une fois un phare cédé, le gouvernement fédéral n'offre plus aucune aide au propriétaire.

D'un point de vue historique, ce qui aide beaucoup, c'est que notre province paie souvent des étudiants qui agissent à titre d'interprètes pour ces sites, à l'été. Les jeunes ont un travail d'été, et ils apprennent des choses sur l'histoire maritime de leur collectivité. Quand les groupes sont bien organisés et que des photos montrant l'histoire de la collectivité sont exposées, il peut s'agir d'attrait touristiques importants et de véritables aimants à touristes. Il y a des groupes communautaires très ingénieux en matière de collecte de fonds, qui trouvent leurs propres moyens de parvenir à leurs fins.

**Le président :** Il y avait un article intéressant dans le *Cape Breton Post* aujourd'hui. Je crois que c'est le sénateur Nancy Ruth qui nous l'a apporté. L'article porte sur le programme de partenariat public-privé d'Ottawa. Le ministre Flaherty a annoncé l'octroi de fonds pour un nouveau système de communications radiophonique d'urgence, mais il a affirmé que le projet sera financé dans le cadre du programme de partenariat public-privé d'Ottawa. Il s'agit de la première annonce de fonds créés pour le programme. Il a déclaré que les gouvernements de toute la planète optaient de plus en plus pour des partenariats public-privé pour ce qui est de la conception, de la construction, du financement et de la gestion des infrastructures publiques. C'était à l'administration centrale de la GRC à Halifax. Il a ajouté que, depuis un an, le gouvernement conservateur travaille en étroite collaboration avec les provinces et les territoires pour accélérer l'investissement le plus important dans les infrastructures de notre époque.



I put that on record for us to investigate, senators, and for future reference. We want to look at that, because we have been searching for funding, and as you say, there is no funding under DFO.

**Senator Raine:** Thank you very much for coming, Mr. MacDonald. We have some notes here that talk about the Nova Scotia Lighthouse Preservation Society's position on the relocation of lighthouses and also the Doomsday List, 2008. Can you explain what that is all about?

**Mr. MacDonald:** We have a couple of policies drawn up by a past president and someone very qualified to write such directives. Dan Conlin is the curator of marine history at the Maritime Museum of the Atlantic in Halifax. He is past president of the society I represent this evening. We drew up some guidelines to help communities. We have one lighthouse at Five Islands on the Bay of Fundy that has been moved four times. We have some guidelines. Protection of the heritage character of the buildings is mainly what those policies are aimed at.

The Doomsday List is a series. We publish that in our document we put out four times a year to the membership. It basically draws attention to lighthouses and lightkeepers' houses and different ancillary buildings in serious condition that are almost to the point of no return. It is an attempt to get attention to these structures that need special attention.

**Senator Raine:** I suppose *Lightkeeper*, which goes out to your members, is widely distributed? Is it on the website? What other methods do you use to communicate with the public?

**Mr. MacDonald:** We have a very good website. We just did a major update to our website. We are in the process of putting our *Lightkeeper* publication on there as a PDF so people can print it off, which will save us some money. *Lightkeeper* is probably the best tool we have for communication with our members, and we send complimentary copies of the *Lightkeeper* out to different provincial and some federal folks as well, to keep the news out there.

**Senator Raine:** Do you keep an inventory of the 160 lighthouses and who is manning them or which ones are unmanned? Some I suppose are in the parks, such as Peggy's Cove?

**Mr. MacDonald:** Peggy's Cove is on provincial land but is still a federally owned property. On our website we have a feature that lists every single lighthouse in Nova Scotia, some of which are not around anymore, and you can go in and get statistics and specs on each light in the province.

**Senator Raine:** Will the Peggy's Cove lighthouse be among those that will be for sale?

**Mr. MacDonald:** The federal government would love nothing better than to see the province of Nova Scotia take that over, because it is considered by everyone to be the provincial tourist icon. If you look at all our tourist brochures and literature, it is hard

Mesdames et messieurs, je vous l'annonce officiellement pour que nous étudions cette possibilité, à l'avenir. Nous voulons examiner ce modèle parce que nous cherchons des fonds, et, comme vous l'avez dit, le MPO n'en a pas.

**Le sénateur Raine :** Merci beaucoup d'être venu, monsieur MacDonald. Nous avons ici des notes sur la position de la Nova Scotia Lighthouse Preservation Society concernant la relocalisation des phares et la Doomsday List, 2008. Pouvez-vous nous dire ce qui en est?

**M. MacDonald :** L'un des anciens présidents de notre organisation a rédigé quelques politiques à cet égard. Il était très qualifié pour la rédaction de directives de ce genre. Dan Conlin est le conservateur des objets de l'histoire maritime du Musée maritime de l'Atlantique, à Halifax. Il est le président sortant de l'organisation que je représente ce soir. Nous avons établi des lignes directrices pour venir en aide aux collectivités. Il y a un phare à Five Islands, dans la baie de Fundy, qui a été déplacé quatre fois. Nous avons des lignes directrices à ce sujet. Ces politiques visent principalement la protection du caractère patrimonial des immeubles.

La Doomsday List est une série. Nous l'avons publiée dans le document que nous distribuons à nos membres quatre fois par année. La liste vise à attirer l'attention sur des phares, des habitations de gardiens de phare et divers immeubles connexes qui sont tombés dans un tel état de décrépitude qu'ils ne sont presque plus réparables. Nous avons tenté, par cette liste, de mettre en évidence les structures qui exigent une attention spéciale.

**Le sénateur Raine :** Je suppose que *Lightkeeper*, qui est publié à l'intention de vos membres, est distribué à grande échelle? Ce document est-il affiché sur le site web? Quels sont les autres moyens que vous employez pour communiquer avec le public?

**M. MacDonald :** Nous avons un très bon site web. Nous venons de le mettre à jour. Nous sommes en train de travailler en vue d'y inclure *Lightkeeper* en PDF pour que les gens puissent l'imprimer, ce qui nous permettra d'économiser des sous. *Lightkeeper* est probablement le meilleur outil dont nous disposons pour communiquer avec nos membres, et nous en envoyons des exemplaires complémentaires à divers intervenants à l'échelle provinciale et fédérale pour les tenir au courant.

**Le sénateur Raine :** Tenez-vous un registre des 160 phares, de ceux qui n'ont pas de gardien et, pour les autres, des noms des gardiens? Je suppose que certains sont situés dans des parcs, comme Peggy's Cove?

**M. MacDonald :** Peggy's Cove est situé sur le territoire provincial, mais il s'agit toujours d'une propriété du gouvernement fédéral. Sur notre site web, il y a la liste de tous les phares de la Nouvelle-Écosse, dont certains n'existent plus, et vous pouvez y accéder et obtenir des statistiques et des détails sur chaque phare dans la province.

**Le sénateur Raine :** Le phare de Peggy's Cove sera-t-il parmi ceux qui seront mis en vente?

**M. MacDonald :** Le gouvernement fédéral aimerait bien sûr voir la province de la Nouvelle-Écosse en prendre la responsabilité puisque ce phare est considéré par tout le monde comme un emblème touristique de la province. Presque toutes les brochures et



to find something that does not have a picture of Peggy's Cove. DFO would like to divest itself of that. The department would like to see the province take it over, but so far the province has not seen it within its scope to take it over. We have tried pretty much unsuccessfully over the last eight years to engage the province in this whole program of lighthouse divestiture, and it is not only in Nova Scotia. P.E.I. and New Brunswick have looked at it. For whatever reason, provinces do not seem to want to get involved.

**Senator Raine:** Do you see a society forming to take on that lighthouse? Who is looking after it now?

**Mr. MacDonald:** Senator, you may have heard all the publicity around it last year. It is such a tourist icon and is seen by so many people. It was in deplorable condition last year. Minister Shea had apparently given a directive to have it painted, but for some reason it did not get painted. It became a real political football at one time last year.

This may sound a little harsh, but I have been given the scenario by different people. This building is such a high-profile lighthouse in the country, probably the most photographed light in Canada, yet it is in deplorable condition. As someone mentioned to me, if this was your private property and you let it go to such a point, someone from some level of government would soon be knocking on your door saying, "Either tear it down or fix it up, or we'll fix it for you. There are bylaws." Yet the federal government seems not to want to look after some of these structures, even something as high profile as Peggy's Cove.

**Senator Raine:** Peggy's Cove is right there. The tourists are right beside it.

**Mr. MacDonald:** Absolutely.

**Senator Raine:** Why would that not be a national park or a historic site? This is shocking.

**Mr. MacDonald:** Peggy's Cove is a protected area under I think the Department of Natural Resources in Nova Scotia. You cannot go out there and build a new house. There are all kinds of restrictions on the village of Peggy's Cove. There are only 50 families there. Yet, it is not a federal or a provincial park. It is provincial land, actually, but again, I cannot give you a reason why that is not a park.

**The Chair:** It sounds like a Canadian problem.

**Senator Raine:** It sounds like Recommendation No. 1 in our report. That is ridiculous.

**Mr. MacDonald:** One more note on Peggy's Cove: You may not be aware that it housed a post office for several years. It had its own postmark. When my wife and I took Senator Carney out there three years ago, we gave her the grand tour. She was quick to send postcards to friends in Ottawa and B.C. with the Peggy's Cove

toutes les publications touristiques comprennent une photo de Peggy's Cove. Le MPO aimerait bien s'en défaire. Le ministère aimerait voir la province en prendre la responsabilité, mais, jusqu'à maintenant, elle n'a pas eu le pouvoir de le faire. Au cours des huit dernières années, nous avons déployé en vain des efforts considérables pour faire participer la province à ce programme d'élimination des phares. Et ce n'est pas seulement en Nouvelle-Écosse. L'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ont également envisagé de jouer un rôle. Pour quelque raison que ce soit, les provinces ne semblent pas vouloir participer.

**Le sénateur Raine :** Pensez-vous qu'une société se formera pour accepter la responsabilité de ce phare? Qui s'en occupe à l'heure actuelle?

**M. MacDonald :** Sénateur, vous avez peut-être vu toute la publicité concernant ce phare qui a été diffusée l'année dernière. Il s'agit d'un emblème touristique important qui a été vu par un très grand nombre de personnes. L'an dernier, il était en état déplorable. La ministre Shea avait apparemment ordonné qu'on le repeigne, mais pour une raison quelconque, cela n'a pas été fait. C'était un véritable ballon politique à un certain moment l'an dernier.

Cela peut vous sembler un peu dur, mais diverses personnes m'ont décrit la situation. Cet édifice est un phare si reconnu dans le pays et il s'agit probablement du phare le plus photographié au Canada. Pourtant, il est dans un état déplorable. Comme quelqu'un me l'a mentionné, s'il s'agissait d'une propriété privée qu'on avait laissé se détériorer à ce point, il y aurait sûrement un représentant d'un quelconque ordre du gouvernement qui serait venu frapper à la porte pour dire : « Démolissez-le ou remettez-le en état, ou nous allons le faire pour vous. Il y a des règlements municipaux. » Pourtant, le gouvernement fédéral semble ne pas vouloir s'occuper de certaines de ces structures, même dans le cas de phares très connus comme Peggy's Cove.

**Le sénateur Raine :** Peggy's Cove est là. Les touristes sont juste à côté.

**M. MacDonald :** C'est exact.

**Le sénateur Raine :** Pourquoi n'en ferait-on pas un parc national ou un site historique? C'est choquant.

**M. MacDonald :** Peggy's Cove est protégé par le ministère des Ressources naturelles de la Nouvelle-Écosse, je crois. On ne peut pas aller construire une nouvelle maison. Il y a toutes sortes de restrictions qui touchent le village de Peggy's Cove. Il y a seulement environ 60 familles là-bas. Néanmoins, il ne s'agit pas d'un parc fédéral ou provincial. Il s'agit de terres provinciales, en fait, mais, encore une fois, je ne peux pas vous dire pourquoi ce n'est pas un parc.

**Le président :** On dirait un problème bien canadien.

**Le sénateur Raine :** Ça devrait être la première recommandation de notre rapport. C'est ridicule.

**M. MacDonald :** Juste une autre chose au sujet de Peggy's Cove : vous ne savez peut-être pas qu'il y avait un bureau de poste à cet endroit pendant plusieurs années. Il avait son propre cachet postal. Quand mon épouse et moi avons amené le sénateur Carney là-bas il y a trois ans, nous lui avons fait faire une visite

cancellation stamp on it. Last year, Canada Post announced that it was pulling out of the lighthouse for environmental reasons. Mould was identified inside the lighthouse, so Canada Post pulled up stakes and left, which was a blow to tourism because tourists love stuff like that. You could get your postcard stamped with a lighthouse stamp on it. We were sad to see that end.

**The Chair:** Senator Raine, Senator Cochrane had a supplementary, if you do not mind.

**Senator Cochrane:** We may add, then, that Coast Guard is not taking care of the lighthouse at Peggy's Cove. Are there other areas like Peggy's Cove that they are not taking care of?

**Mr. MacDonald:** Strictly in tourism terms, we have another lighthouse at Neil's Harbour in Cape Breton, which is probably the second most photographed light, and no maintenance has been done on that building for several years now. Efforts were made by a community group to take it over, but there were problems locally with getting funding, and the divestiture process got stalled. Very little maintenance, if any, has been done to that over the past few years. It is getting into sorry condition.

**Senator Cochrane:** Coast Guard is responsible for those buildings. Is someone making the people at Coast Guard aware that those buildings are not being looked after?

**Mr. MacDonald:** They are very much aware of this, but Coast Guard's mandate is to provide a marine safety program in the most cost-effective manner possible. They have shifted their focus away from maintaining these heritage structures, big and small, that house the actual light, the optic equipment in there. They say they can provide the light more cheaply on a steel tower outside than in the lighthouse. DFO has had the NCSP, the National Capital Spending Plan, for several years, and I forget the amount of the funding. We got them to fix up a few of the heritage buildings in Nova Scotia, because when word got out that they were coming in to replace a lighthouse with a steel tower, people would not settle for it. However, for the most part, any place they can replace one of these heritage structures with a steel tower, that is the way it is going. Therein lies the problem. There is no mandate for heritage, which is at an inconvenient time with the passage of Bill S-215.

**The Chair:** Senator Raine, I think Senator Nancy Ruth has a supplementary question as well.

**Senator Nancy Ruth:** Who owns the land, that rock, on which sits the lighthouse at Peggy's Cove?

**Mr. MacDonald:** The Province of Nova Scotia.

**Senator Nancy Ruth:** The province owns it and leases it to the Coast Guard?

**Mr. MacDonald:** Yes, there is some kind of a long-term lease arrangement there. It has been the case that Coast Guard will buy a piece of land just big enough to set a light on and will guarantee access to it with a right of way. I could not really say for sure what

complète. Elle a envoyé des cartes postales à ses amis, à Ottawa et en Colombie-Britannique, avec le tampon d'oblitération de Peggy's Cove. L'an dernier, Postes Canada a annoncé qu'elle quittait le phare pour des raisons environnementales. On avait trouvé de la moisissure dans le phare, alors Postes Canada a plié bagage et est partie, ce qui a beaucoup nui au tourisme parce que les touristes adorent ces choses-là. On pouvait y faire estampiller ses cartes postales avec un tampon du phare. Nous avons été bien tristes d'apprendre que tout cela était fini.

**Le président :** Sénateur Raine, le sénateur Cochrane avait une autre question, si ça ne vous fait rien.

**Le sénateur Cochrane :** On peut donc dire que la Garde côtière ne s'occupe pas du phare à Peggy's Cove. Y a-t-il d'autres sites comme Peggy's Cove dont elle ne s'occupe pas?

**M. MacDonald :** Si l'on ne parle que du tourisme, il y a un autre phare à Neil's Harbour, au Cap-Breton, qui arrive probablement au second rang des phares les plus photographiés et qui n'a pas été entretenu depuis plusieurs années. Un groupe communautaire a essayé de le prendre en charge, mais il a eu de la difficulté à obtenir le financement à l'échelle locale, et le processus de cession s'est enlisé. Il y a eu très peu d'entretien, voire aucun, au cours des dernières années. L'état du phare commence à se détériorer.

**Le sénateur Cochrane :** La Garde côtière est responsable de ces édifices. Y a-t-il quelqu'un qui fait prendre conscience à ses représentants du manque d'entretien que subissent ces immeubles?

**M. MacDonald :** Ils le savent très bien, mais le mandat de la Garde côtière est de fournir un programme de sécurité maritime de la manière la plus efficace possible. Elle ne porte plus attention à l'entretien de ces structures patrimoniales, petites et grandes, qui abritent le phare en tant que tel et le matériel optique. Ils affirment pouvoir installer une lumière à moins de frais sur un pylône d'acier à l'extérieur que dans la structure. Le MPO a, depuis plusieurs années, le PDCN, c'est-à-dire le Plan de dépenses de la capitale nationale. J'ai oublié le montant du financement. Nous avons réussi à lui faire réparer quelques édifices patrimoniaux en Nouvelle-Écosse parce que, quand les gens ont appris que le ministère allait remplacer le phare par un pylône d'acier, ils ne l'ont pas accepté. Cependant, la plupart du temps, s'il peut remplacer l'une de ces structures patrimoniales par un pylône d'acier, c'est ce qui finit par se passer. C'est tout à fait ça le problème. Le patrimoine n'est le mandat de personne, ce qui est très inopportun avec l'adoption du projet de loi S-215.

**Le président :** Sénateur Raine, je crois que le sénateur Nancy Ruth a également une question supplémentaire.

**Le sénateur Nancy Ruth :** À qui appartient la terre, ce rocher sur lequel est situé le phare à Peggy's Cove?

**M. MacDonald :** À la Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Le rocher appartient à la province qui le loue à la Garde côtière?

**M. MacDonald :** Oui. Ils ont une quelconque entente de location à long terme. Dans certains cas, la Garde côtière achète un lopin de terre juste assez grand pour l'installation d'un phare pour garantir qu'elle y ait accès et un droit de passage. Je n



the state is at Peggy's Cove. I know a big storm blew through that did a lot of damage to the infrastructure. The sidewalk leading out to the lighthouse hides the electrical and communications conduits, and I think the repairs to that were funded jointly by Coast Guard and the province.

**Senator Nancy Ruth:** Are all the buildings around the lighthouse — the parking lot you pay to go into, the restaurant you drink your beer and eat your fish and chips in — lease relationships with the province of Nova Scotia?

**Mr. MacDonald:** To the best of my understanding, yes.

**Senator Nancy Ruth:** All the profits go to those who take the leases?

**Mr. MacDonald:** Yes.

**Senator Nancy Ruth:** Nothing comes back to maintain the lighthouse even though there are profit centres around it?

**Mr. MacDonald:** Very little, if any, yes.

**Senator Raine:** Is there no tourism association or organization, such as the Nova Scotia Department of Tourism, for instance, that could take charge? In many resort areas with public infrastructure that needs to be maintained, a tax is put on the tourism business around to help fund it. Is nothing like that happening for Peggy's Cove?

**Mr. MacDonald:** No. As I mentioned, our society made a couple of proposals to the provincial tourism department pointing out the obvious economic benefits not just to Peggy's Cove but to lighthouses in general in the province. We said some level of funding should be provided or some partnership — partnerships like those in the newspaper article Senator Rompkey just read. Many government departments are big on partnerships today, and we see this as an excellent opportunity for community groups to partner. Community groups are reluctant to jump in. There are all kinds of fears due to liability issues today and so on. They just need a little bit of encouragement here.

For instance, Pointe-au-Père in Quebec is owned by Parks Canada. It owns the lighthouse there. My wife and I toured there last year. The old lighthouse is a tremendous facility. The Empress of Ireland museum is across the road, and the old Okinawa submarine is parked there. It is a tourist magnet. Parks Canada has a partnership with the Empress of Ireland museum staff to maintain it. They provide an interpreter, someone to cut the grass, some simple things like that, and it seems to be working fine. Those are the kinds of things we would like to encourage and want to see happen as this bill goes forward.

pourrais pas vous dire avec certitude ce qu'est la situation à Peggy's Cove. Je sais qu'il y a eu une grosse tempête qui a causé beaucoup de dommages à l'infrastructure. Les conduits électriques et de communications sont cachés sous le trottoir qui mène jusqu'au phare, et je pense que la réparation de ces conduits a été financée conjointement par la Garde côtière et la province.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Tous les immeubles qui entourent le phare — le parc de stationnement payant, le restaurant où l'on peut prendre une bière et manger un poisson-frites — sont-ils tous loués de la Nouvelle-Écosse?

**M. MacDonald :** À ce que je sache, oui.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Tous les profits vont aux locataires?

**M. MacDonald :** Oui.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Aucune somme n'est consacrée à l'entretien du phare, même si des centres de profit en dépendent?

**M. MacDonald :** Si une proportion des profits est consacrée à l'entretien du phare, cette proportion est très minime.

**Le sénateur Raine :** Il n'existe pas d'association ou d'organisation touristique, comme le ministère du Tourisme de la Nouvelle-Écosse, par exemple, qui pourrait s'en charger? Dans beaucoup de villégiatures qui comprennent les infrastructures publiques exigeant un entretien, il y a une taxe imposée sur les activités touristiques, laquelle contribue au financement de ces infrastructures. Rien du genre n'existe à Peggy's Cove?

**M. MacDonald :** Non. Comme je l'ai mentionné, notre association a formulé quelques propositions à l'intention du ministère du Tourisme provincial en soulignant les avantages économiques évidents, non seulement pour Peggy's Cove, mais pour les phares de la province, en général. Nous avons affirmé qu'un certain niveau de financement devrait être fourni ou un partenariat établi — un partenariat semblable à ceux décrits dans l'article que le sénateur Rompkey vient de lire. Aujourd'hui, les ministères gouvernementaux optent souvent pour des partenariats, et nous considérons qu'il s'agit d'une excellente occasion pour l'établissement des partenariats avec des groupes communautaires. Les groupes communautaires hésitent à se lancer dans ce genre de projets. Ils ont toutes sortes de craintes liées à la responsabilité juridique et à d'autres choses du genre. Ils ont seulement besoin d'être encouragés un peu.

Par exemple, Pointe-au-Père, au Québec, appartient à Parcs Canada. Le phare à cet endroit appartient à un organisme d'État. Mon épouse et moi l'avons visité l'an dernier. Le vieux phare est un établissement formidable. Le musée de l'Empress of Ireland est juste de l'autre côté de la rue, et le vieux sous-marin Okinawa y est installé. C'est un aimant à touristes. Parcs Canada a établi un partenariat avec le personnel du musée de l'Empress of Ireland pour l'entretenir. Le musée fournit un interprète, s'occupe de l'entretien de la pelouse et d'autres choses simples du genre, et le partenariat semble très bien fonctionner. Nous aimerions voir ce genre de choses arriver plus souvent dans la foulée de ce projet de loi.



**The Chair:** You mentioned you made a proposal to the government of Nova Scotia. Could you send us a copy of that?

**Mr. MacDonald:** If I still have it, Senator Rompkey. I had a computer catastrophe and lost many files. I do not know whether that was one of them.

**Senator Raine:** It would be helpful for us to get a paper on the history and the problems with Peggy's Cove, because that is an iconic lighthouse that every Canadian can relate to. Even a little story in the media that talks about what will happen to Peggy's Cove with this new legislation coming on would be helpful. Surely there must be talk of a change in the ownership status of Peggy's Cove Lighthouse.

**Mr. MacDonald:** I will see what I can find.

**The Chair:** You mentioned a website. Does any other province have a website like you do? You said you could find various individual lighthouses. Do other provinces have that?

**Mr. MacDonald:** P.E.I. has one; Quebec has one called Le Québec Maritime, which is a pretty good website. In Ontario, in Senator Nancy Ruth's area, the Cove Island society has a very good website. That is one of the old Imperial Towers right up at the top of the Bruce Peninsula. I think the Chantry Island folks in Southampton have one as well. That is about it.

One area that we have not talked about here but should put on the record is Manitoba. Many people do not realize that Lake Winnipeg had 18 lighthouses at one time. It is a big lake. There are Lake Winnipeg and Lake Winnipegosis, and it has been difficult to get the word out to the folks around Gimli. I have made several attempts, but it is worth noting that there are still active lighthouses on Lake Winnipeg.

**The Chair:** We will take note of that.

**Senator Hubley:** Welcome, Mr. MacDonald. We have a few MacDonalds in P.E.I. as well. I do not want you to think that Nova Scotia has them all.

This is an interesting subject, and I think we are learning a lot about your organization. Are there similar organizations, lighthouse preservation societies, in other provinces as well?

**Mr. MacDonald:** P.E.I. is the only other province with an active society at the moment. Newfoundland and Labrador had one. We had two really great people — I know Senator Manning knew them — Rita Anderson in Port aux Basques and I forget the lady's name in St. John's, but funding issues sent that down the tubes. We do not have any in Newfoundland per se now.

**Le président :** Vous avez mentionné le fait que vous avez présenté une proposition au gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Pourriez-vous nous en faire parvenir un exemplaire?

**M. MacDonald :** Si je l'ai toujours, sénateur Rompkey. J'ai été victime d'une catastrophe informatique et j'ai perdu de nombreux fichiers. J'ignore si la proposition en faisait partie.

**Le sénateur Raine :** Il nous serait utile d'avoir un document sur l'histoire et les problèmes de Peggy's Cove, parce que ce phare est une icône évocatrice pour tous les Canadiens. Même une petite nouvelle publiée dans les médias qui relate ce que cette nouvelle loi fera à Peggy's Cove pourrait être utile. On parle sûrement du changement de propriété du phare de Peggy's Cove.

**M. MacDonald :** Je vais essayer de trouver quelque chose.

**Le président :** Vous avez parlé d'un site web. Y a-t-il d'autres provinces qui ont des sites web semblables au vôtre? Vous avez dit que vous pouviez trouver divers phares individuels. Est-ce que d'autres provinces en ont?

**M. MacDonald :** L'Île-du-Prince-Édouard en a un; il y a un site web assez bon au Québec intitulé le Québec maritime. En Ontario, dans le secteur du sénateur Nancy Ruth, la société Cove Island a un très bon site web. C'est l'un des vieux phares impériaux, situé tout en haut de la péninsule Bruce. Je pense que les gens de Chantry Island, à Southampton, en ont également un. C'est à peu près tout.

L'une des régions dont nous n'avons pas parlé ici, mais qui devrait se trouver au compte rendu est le Manitoba. Bien des gens ignorent que le lac Winnipeg comptait, à une certaine époque, 18 phares. C'est un grand lac. Il y a le lac Winnipeg et le lac Winnipegosis, et il a été difficile de faire passer le message aux gens dans la région de Gimli. J'ai fait plusieurs tentatives, mais il convient de souligner qu'il y a toujours des phares en activité sur le lac Winnipeg.

**Le président :** Nous allons en prendre bonne note.

**Le sénateur Hubley :** Bienvenue, monsieur MacDonald. L'Île-du-Prince-Édouard compte également quelques MacDonald. Je ne voudrais pas que vous croyiez qu'ils sont tous en Nouvelle-Écosse.

C'est un sujet intéressant, et je pense que nous apprenons beaucoup de choses au sujet de votre organisme. Y a-t-il également des organismes similaires, des sociétés de protection des phares, dans les autres provinces?

**M. MacDonald :** En ce moment, l'Île-du-Prince-Édouard est la seule autre province où une société de protection est active. Terre-Neuve-et-Labrador en avait une. Nous avions deux personnes vraiment formidables — je sais que le sénateur Manning les connaissait —, Rita Anderson, à Port aux Basques, et j'ai oublié le nom de la dame à St. John's, mais des problèmes de financement ont obligé cette société à fermer ses portes. Il n'y a pas de société de protection comme telle à Terre-Neuve présentement.

New Brunswick has kind of a dormant society. It had a really good society for a number of years, but it ran into some problems; however, there are still many small groups around New Brunswick, although the umbrella group is not there.

**Senator Hubley:** Do you know of any national or international organizations?

**Mr. MacDonald:** When I got to know people across the country over the last few years, a few of us made an attempt to start what we called the Canadian lighthouse foundation, and that is still very much on the books. We are too busy with other issues right now to pursue it, but it is something we hope will come to fruition over the next couple of years.

The U.S. has the American Lighthouse Foundation and the United States Lighthouse Society. There is also the World Lighthouse Society, of which we are a member. There are quite a few lighthouse groups around the United Kingdom, France and Norway.

**Senator Hubley:** Would you share with us the differences between Canada and the United States when it comes to the protection of historic lighthouses, or can you point to certain aspects of the U.S. program that we should look at? Is it a richer program? Are they able to get funding? Do you have any of that information?

**Mr. MacDonald:** There are many similarities between the two countries in the way governments have approached lighthouse divestiture. I cannot really say exactly because I have not studied that preservation act now for a couple of years. I was quite familiar with it at one time, and many parallels exist between the two.

As for funding, the U.S. being a richer country, I guess, they are funded much higher than we are. They also face many of the same battles we do. I personally know the founder of the American Lighthouse Foundation, Tim Harrison, and his successor Bob Trapani, and they face many of the same issues with funding and small groups. It depends on where the lighthouse is located. Just because they have a larger population base, they are able to get more money, raise more money than we are, but there are more lighthouses to look after, too.

**Senator Hubley:** Thank you very much. I have one other comment. Senator Nancy Ruth asked a question on the number of women involved. Since women are very successful at operating small businesses, I hope you will promote that through your media sources to encourage women to look at some of the lighthouses and see whether they could design an appropriate business for those facilities.

**Mr. MacDonald:** P.E.I. has one of the lighthouse pioneers in Canada, Carol Livingstone. She was basically the spark plug for the whole West Point operation back in 1984. Ms. Livingstone

Au Nouveau-Brunswick, il y a une espèce de société dormante. Il y avait une société vraiment efficace pendant bon nombre d'années, mais elle a éprouvé des problèmes; cependant, il y a encore beaucoup de petits groupes partout au Nouveau-Brunswick, malgré l'absence d'un organisme-cadre.

**Le sénateur Hubley :** Connaissez-vous des organismes nationaux ou internationaux?

**M. MacDonald :** Quand j'ai fait la connaissance de personnes partout au pays au cours des dernières années, quelques-uns d'entre nous ont tenté de mettre en place ce que nous appelions la Fondation canadienne des phares, et ce projet se trouve toujours dans nos cartons. Présentement, nous sommes trop préoccupés par d'autres enjeux pour y donner suite, mais nous espérons récolter le fruit de nos efforts au cours des prochaines années.

Aux États-Unis, il y a l'American Lighthouse Foundation et la United States Lighthouse Society. De plus, nous sommes membres de la World Lighthouse Society. On retrouve plusieurs groupes de protection des phares au Royaume-Uni, en France et en Norvège.

**Le sénateur Hubley :** Pourriez-vous nous décrire les différences entre le Canada et les États-Unis en matière de protection de phares patrimoniaux, ou pourriez-vous nous indiquer certains des aspects du programme américain sur lesquels nous devrions nous pencher? S'agit-il d'un programme plus étayé? Sont-ils en mesure d'obtenir du financement? Possédez-vous cette information?

**M. MacDonald :** De nombreuses similitudes caractérisent la manière dont les gouvernements des deux pays ont abordé la question de la cession des phares. Je ne peux vous répondre avec exactitude parce que je n'ai pas examiné cette loi sur la protection des phares depuis quelques années. À une certaine époque, je la connaissais très bien, et on peut établir de nombreux parallèles avec la loi canadienne.

En ce qui concerne le financement, comme, je suppose, les États-Unis sont un pays plus riche, ils reçoivent un financement plus important que le nôtre. Ils doivent également mener les mêmes batailles que nous. Je connais bien le fondateur de l'American Lighthouse Foundation, Tim Harrison, ainsi que son successeur, Bob Trapani; ils doivent faire face aux mêmes problèmes en matière de financement et de petits groupes. Cela dépend de l'emplacement du phare. Comme leur population est plus importante, ils arrivent à obtenir davantage d'argent, plus que les sommes que nous sommes en mesure d'obtenir, mais, après tout, ils doivent également s'occuper de davantage de phares.

**Le sénateur Hubley :** Merci beaucoup. J'ai un autre commentaire. Le sénateur Nancy Ruth a posé une question sur le nombre de femmes qui participent à la protection des phares. Puisque les femmes réussissent très bien à exploiter de petites entreprises, j'espère que vous en ferez la promotion par le truchement de vos sources médiatiques afin d'encourager les femmes à envisager la possibilité de concevoir une entreprise appropriée pour certains des phares.

**M. MacDonald :** L'Île-du-Prince-Édouard compte parmi ses habitants une des pionnières en matière de protection des phares au Canada, Carol Livingstone. Fondamentalement, elle a été une



took a little sabbatical for a couple of years, but she is back into it now and deserves a lot of credit. She has been very much a pioneer and one I have looked up to. I learned a lot from her in my early days.

**Senator Hubley:** We have learned a lot from her.

**The Chair:** That brings up the point that maybe we should learn something from her. We are looking for future witnesses, and perhaps she is one we should have. Also, would it be a good idea for us to invite an American to come? If so, who would it be? Would that be useful for us?

**Mr. MacDonald:** It probably would be useful just to see their approach. I can only speak in a very general way. The people I mentioned, the former president of the American Lighthouse Foundation, Tim Harrison, or his successor, Bob Trapani, would both be excellent to have. They both live in Maine.

**The Chair:** That is not too far away.

**Mr. MacDonald:** I could provide you with their contact information.

**The Chair:** What do you think, senators? Would that be a good idea?

**Hon. Senators:** Yes, good idea.

**Senator Marshall:** Welcome, Mr. MacDonald. Are all of the 160 lighthouses that we are talking about owned by DFO?

**Mr. MacDonald:** Yes.

**Senator Marshall:** All of them. Just in your general knowledge, what condition are they in? I know reference was made to one that was in good condition. We also talked about Peggy's Cove. I am trying to get a handle on how big the problem is with regard to maintenance. Are most of them in a state of disrepair, or are they in pretty good condition?

**Mr. MacDonald:** Most of them are in various states of disrepair, owing mainly to the fact that very little maintenance has been done over the years.

**Senator Marshall:** When the new legislation comes into effect, do the lighthouses remain with DFO, or are they transferred to another organization?

**Mr. MacDonald:** We need to see this list of surplus lighthouses that has been promised and called for in the bill; we had hoped to have seen it by now. That will tell the tale on which ones will remain with DFO and which ones will be transferred.

At the end of 2015, any lighthouse in Canada that has not been designated under the bill — let me be clear. There are three possibilities here: DFO can maintain and partner with communities; the lighthouses can be designated and passed over under the legislation; or any light that does not make the grade as far as designation goes can still be divested, which is the route they want to go. The way I see it, they want to get rid of as many of these things as possible.

véritable dynamo pour l'ensemble du projet West Point, en 1984. Pendant quelques années, Mme Livingstone a pris une petite sabbatique, mais elle est de retour et a beaucoup de mérite. C'est très certainement une pionnière, et une femme que j'admire. J'ai beaucoup appris d'elle au début de ma carrière.

**Le sénateur Hubley :** Nous avons beaucoup appris d'elle.

**Le président :** Voilà qui nous amène à penser que nous devrions peut-être apprendre quelque chose d'elle. Nous sommes à la recherche de témoins à inviter, et elle sera peut-être un bon candidat. Aussi, pensez-vous que ce serait une bonne idée d'inviter un Américain? Si c'est le cas, qui devrions-nous inviter? Qu'est-ce qui nous serait utile?

**M. MacDonald :** Ce serait sans doute utile, ne serait-ce que pour examiner leur approche. Je ne peux parler que de manière très générale. Les personnes que j'ai mentionnées, l'ancien président de l'American Lighthouse Foundation, Tim Harrison, ou encore son successeur, Bob Trapani, feraient tous deux d'excellents témoins. Ils vivent tous les deux dans le Maine.

**Le président :** Ce n'est pas trop loin.

**M. MacDonald :** Je pourrais vous donner leurs coordonnées.

**Le président :** Qu'en pensez-vous, sénateurs? Est-ce que ce serait une bonne idée?

**Des voix :** Oui, bonne idée.

**Le sénateur Marshall :** Bienvenue, monsieur MacDonald. Le MPO est-il propriétaire de tous les 160 phares dont nous parlons?

**M. MacDonald :** Oui.

**Le sénateur Marshall :** Tous. D'après ce que vous savez, dans quel état sont-ils? Je sais que nous avons parlé d'un phare qui était en bon état. Nous avons également parlé de Peggy's Cove. J'essaie de bien saisir la nature du problème en ce qui a trait à l'entretien. La plupart de ces phares sont-ils délabrés, ou sont-ils en assez bon état?

**M. MacDonald :** La plupart d'entre eux sont délabrés à divers degrés, principalement parce qu'ils ont fait l'objet de très peu d'entretien au fil des ans.

**Le sénateur Marshall :** Quand la nouvelle loi entrera en vigueur, le MPO restera-t-il propriétaire des phares, ou va-t-il les transférer à un autre organisme?

**M. MacDonald :** Nous devons voir cette liste de phares excédentaires qui a été promise et doit être préparée pour le projet de loi; nous avons espéré l'avoir déjà vue à l'heure qu'il est. Ainsi, nous saurons quels phares resteront la propriété du MPO et quels phares seront cédés.

À la fin de 2015, tout phare canadien qui n'aura pas été désigné aux termes du projet de loi — permettez-moi d'apporter une précision. Il y a trois possibilités : le MPO peut assurer l'entretien et établir un partenariat avec les collectivités; les phares peuvent être désignés et cédés aux termes de la loi; tout phare qui n'est pas désigné peut être cédé, et c'est l'approche qui est privilégiée. D'après ce que je peux constater, il veut se débarrasser du plus grand nombre possible de phares.



**The Chair:** We should mention that the testimony we heard, as far as I can recall, is that any group of, I think, 20 people anywhere in Canada could apply for any lighthouse. That is important, because we are on television and people are watching. That is my recollection, senators.

Again, the testimony we heard at our last meeting was that any group of 20 Canadians, who do not have to live near that lighthouse, can apply for a lighthouse. If it is not on the list, then DFO will have to decide whether they agree to divest themselves of it or not. I think that was the testimony we heard, was it not?

**Mr. MacDonald:** Actually, the number is 25 people.

**The Chair:** That is right. Yes.

**Senator Marshall:** You said the second option is being passed over. Whom do you mean? Passed over to whom? You said the first option is some joint arrangement with DFO; the second alternative is to be passed over; and the third one is to be divested.

**Mr. MacDonald:** Passed over and divested basically mean the same thing. The only difference is that with the second option, this would be a divestiture, for lack of a better term, of a light that has been designated. It has met the criteria; we have graded it and decided it is a candidate. As long as it gets ministerial approval, then it is understood in the bill that these 25 people who petition for it will now own it, run it and care for it forever and a day.

**Senator Marshall:** Do you have any preference with regard to the process to be used for divestiture? I had gotten the impression that you were adverse to privatization. Do you have any preference in mind with regard to how a divestiture process would work?

**Mr. MacDonald:** There is a definite advantage in the second option as far as divestiture goes. A light that is passed over to a community that has been designated realizes all the good things that the bill affords for it, whereas if it did not make the grade for Bill S-215 and it is just a straight divestiture, it only has some of those conditions I spoke of earlier where it cannot just be a real estate venture by someone; the light must be kept for a certain number of years before it can be turned over. As far as divestiture goes, the second option would be the favourite one.

**The Chair:** Senator Marshall, I think Senator Manning has a supplementary, if you do not mind.

**Senator Marshall:** Sure. Go ahead.

**Senator Manning:** Maybe I did not understand what you were saying correctly. Somewhere soon we are supposed to get this list of surplus lighthouses. Your organization oversees 160 lighthouses in Nova Scotia. Has there been any consultation with your organization regarding dealing with what will be deemed surplus?

**Mr. MacDonald:** No.

**Le président :** Il faudrait mentionner que, d'après le témoignage que nous avons entendu, pour autant que je me rappelle, tout groupe de, je crois, 20 personnes de partout au Canada pouvait présenter une demande pour un phare. C'est important, parce que nous sommes diffusés à la télévision et que des gens regardent. Voilà ce que je me rappelle, sénateurs.

Une fois de plus, selon le témoignage que nous avons entendu lors de notre dernière réunion, n'importe quel groupe de 20 Canadiens, qui ne sont pas obligés d'habiter près du phare qu'ils convoient, peut présenter une demande. Si le phare ne figure pas sur la liste, alors le MPO devra décider s'il accepte de le céder ou pas. C'est bien ce que nous avons entendu dans le témoignage, n'est-ce pas?

**M. MacDonald :** En réalité, il faut 25 personnes.

**Le président :** C'est vrai. Oui.

**Le sénateur Marshall :** Vous avez dit que la deuxième option était de céder le phare. De qui parlez-vous? Céder et à qui? Vous avez dit que la première option était une sorte d'entente conjointe avec le MPO; la deuxième option est de céder le phare; et la troisième, de la transférer.

**M. MacDonald :** Pour l'essentiel, le transfert et la cession représentent la même chose. La seule différence, c'est qu'avec la deuxième option, il s'agirait d'une cession, à défaut d'une meilleure expression, d'un phare qui est désigné. Il a satisfait aux critères; nous l'avons coté et avons déterminé qu'il s'agit d'un candidat. Sous réserve de l'approbation ministérielle, d'après ce qui est précisé dans le projet de loi, les 25 personnes qui présentent une pétition pour l'obtenir en deviendront propriétaires, l'exploiteront et l'entretiendront pour l'éternité.

**Le sénateur Marshall :** En ce qui concerne le processus de cession, que préféreriez-vous? J'avais l'impression que vous vous opposiez à la privatisation. En ce qui concerne le fonctionnement du processus de cession, que préféreriez-vous?

**M. MacDonald :** En ce qui concerne la cession, la deuxième option est certainement plus avantageuse. Un phare désigné qui est cédé à une collectivité peut tirer parti de toutes les bonnes choses que permet le projet de loi, alors que s'il n'a pas été désigné aux fins du projet de loi C-215 et qu'il s'agit d'une cession simple, il n'a droit qu'à certaines de ces conditions dont j'ai parlé plus tôt, qui font en sorte qu'il ne peut s'agir d'un simple projet immobilier pour une personne; le phare doit être conservé pendant un certain nombre d'années avant d'être transféré. En ce qui concerne le transfert, nous privilégions la deuxième option.

**Le président :** Sénateur Marshall, je crois que le sénateur Manning a une question supplémentaire, si vous le permettez.

**Le sénateur Marshall :** Certainement. Allez-y.

**Le sénateur Manning :** Je n'ai peut-être pas compris correctement vos propos. Bientôt, nous devrions recevoir cette liste de phares excédentaires. Votre organisme supervise 160 phares en Nouvelle-Écosse. Avez-vous été consulté au sujet de la détermination des phares qui seront jugés excédentaires?

**M. MacDonald :** Non.

**The Chair:** Good question.

**Senator Marshall:** Based on what we are discussing here, it is possible that a significant number of lighthouses will be ready for divestiture in a poor state of repair, and so the issue becomes a big funding problem.

**Mr. MacDonald:** Yes.

**Senator Marshall:** Are you familiar with any sources of funding to address what looks to be a big monetary problem coming?

**Mr. MacDonald:** Not really. This partnership announcement by Minister Flaherty today has my interest, for sure.

The writing is on the wall that DFO definitely does not want to be part of this on an ongoing basis. I got that message loud and clear. The funding is definitely an issue, because we have only five years to do this. As we know, economic times are not good right now, so how much funding will there be? We have questions to answer, such as where will we get the funding? How will we divide it up fairly and equitably across the country, based on the number of applications we get for inclusion under this legislation? There are many questions yet to be answered here.

**Senator Marshall:** Certainly, 160 lighthouses are a lot of lighthouses.

**Mr. MacDonald:** When we were doing the preliminary work, I worked with a gentleman from real properties with the Department of Fisheries and Oceans Canada, and we found so many questions, such as how many of these we would be getting. We just did a cross-section of some of the larger lights with big problems, such as Wasaga, which Senator Nancy Ruth would be familiar with, around the Collingwood area. The estimate to get that one back into good condition was \$4.5 million. How much money will we have over that five-year period, and how will we divide it up? It is a big issue.

**Senator Marshall:** Perhaps I can reword an earlier question, then. Of the 160 lighthouses, how many would you say are in pretty good condition? How many would you say are in a good state of repair?

**Mr. MacDonald:** That is a difficult question to answer. I could not answer that with any amount of accuracy. I think probably the more important question here is how many of those 160 lighthouses will be applied for under the legislation and will qualify for some type of repair. That might be the more important question.

At the end of the day, we realize we will not save them all. The Coast Guard is picking away at them in Nova Scotia and P.E.I. right now. Some work has been done under this National Capital Spending Plan, but I could not give you a number. None of them is in good condition.

**Le président :** Bonne question.

**Le sénateur Marshall :** D'après la teneur de nos propos, il est possible que bon nombre des phares qui pourraient être cédés seront dans un état délabré, de sorte que le financement deviendra un gros problème.

**M. MacDonald :** Oui.

**Le sénateur Marshall :** Connaissez-vous des sources de financement qui permettraient d'apporter une solution à l'énorme problème pécuniaire qui semble poindre à l'horizon?

**M. MacDonald :** Pas vraiment. L'annonce de partenariat faite aujourd'hui par le ministre Flaherty suscite mon intérêt, c'est sûr.

Il est évident que le MPO ne veut certainement pas en faire partie de manière continue. J'ai entendu ce message cinq sur cinq. Le financement sera certainement un problème, parce que nous n'avons que cinq ans pour y arriver. Comme nous le savons, sur le plan financier, les temps sont durs; quel sera le financement? Il nous faut trouver des réponses à des questions comme : où obtiendrons-nous le financement? Comment le répartir de manière juste et équitable partout au pays, selon le nombre de demandes que nous aurons aux termes de cette loi? Il y a encore beaucoup de questions en suspens.

**Le sénateur Marshall :** C'est sûr. Cent soixante phares, c'est beaucoup.

**M. MacDonald :** Au moment où nous faisons le travail préliminaire, j'ai travaillé avec un monsieur des services immobiliers du ministère des Pêches et Océans Canada; nous avons une foule de questions, comme : combien de phares allons-nous avoir? Nous avons tout simplement dressé une liste des phares les plus importants où il y a beaucoup de problèmes à régler comme le phare Wasaga, que le sénateur Nancy Ruth connaît sûrement, dans la région de Collingwood. Nous avons estimé qu'il faudrait 4,5 millions de dollars pour remettre ce phare en bon état. Combien d'argent recevrons-nous pendant cette période quinquennale, et comment sera-t-il réparti? C'est un enjeu important.

**Le sénateur Marshall :** Alors, je peux peut-être reformuler une question qui a été posée plus tôt. Selon vous, combien de ces 160 phares sont en assez bon état? À votre avis, combien d'entre eux sont en bon état?

**M. MacDonald :** C'est difficile de répondre à cette question. Je ne peux pas y répondre de manière exacte. Selon moi, il est plus important de se demander combien de ces 160 phares feront l'objet d'une demande aux termes de la loi et seront admissibles à une forme ou à une autre de rénovation. C'est sans doute une question plus importante.

Au bout du compte, nous savons que nous n'allons pas tous les sauver. À l'heure où nous nous parlons, la Garde côtière a déjà commencé à s'occuper de certains d'entre eux en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard. Certaines rénovations ont été effectuées aux termes du Plan national des dépenses en capital mais je ne pourrais pas vous donner de chiffres. Aucun d'entre eux n'est en bon état.



**Senator Marshall:** I was about to say that the impression I am getting from you is that a good many of them are not in good condition.

**Senator Poirier:** Welcome, Mr. MacDonald. It is interesting to see all of the work that you have done in Nova Scotia. In New Brunswick, we had an organization at one time that was strong. I remember it was a few years back. It is sad that it was not able to continue. Approximately how long has your organization been in existence in Nova Scotia?

**Mr. MacDonald:** About 15 years.

**Senator Poirier:** You are a non-profit organization. Do you have paid staff to help you out or nothing at all? How are your organization's activities funded?

**Mr. MacDonald:** From above.

**Senator Poirier:** You have no stable funding that comes from any government level or anything?

**Mr. MacDonald:** No. We rely on memberships. I was being facetious. We have some anonymous donors that are good to us. We have an anonymous donor in Ontario who sends us \$5,000 every year and does not want his or her name published.

To give an example of the spirit of community groups, in the community of Sambro, where our oldest lighthouse is located, local folks out there put together a CD of local talent. We did not ask them, but they agreed to give us 50 per cent of the proceeds of the sale of that CD. That has turned into almost \$10,000 that we now have in the bank account from that one venture alone, but we have no stable funding at all.

**Senator Poirier:** I do not know how much of a success it was, but I remember seeing the association in New Brunswick. I was a member of the legislative assembly back then. They did a calendar, and each month of the year contained a picture of a different lighthouse. People were buying the calendars, and the group did a promotion with them at that time. Sometimes things like that can be a success because people will pay over and above what the calendar is worth because of the cause.

You mentioned that two or three lighthouses in Nova Scotia were bought privately and are being used for cottages. A couple of others were bought or transferred and are being run as businesses. Were those lighthouses over and above your 160?

**Mr. MacDonald:** No, they would be part of the 160.

**Senator Poirier:** You said they were all owned at one point by DFO, but a few are no longer owned by them. Out of the 160 lighthouses that DFO is still using — and I know none are staffed in Nova Scotia — how many are housing an automated light, or are they all vacant and abandoned by the side of the ocean?

**Le sénateur Marshall :** J'allais dire que vos propos me donnent l'impression que bon nombre d'entre eux ne sont pas en bon état.

**Le sénateur Poirier :** Bienvenue, monsieur MacDonald. C'est intéressant de constater tout le travail que vous avez effectué en Nouvelle-Écosse. Au Nouveau-Brunswick, nous avons déjà eu un organisme qui jouait un rôle important. Je me souviens que cela remonte à quelques années. Il est triste qu'il n'ait pas été en mesure de poursuivre ses activités. Depuis combien de temps environ votre organisme existe-t-il en Nouvelle-Écosse?

**M. MacDonald :** Environ 15 ans.

**Le sénateur Poirier :** Vous êtes un organisme sans but lucratif. Recevez-vous l'aide d'un personnel rétribué, ou rien du tout? D'où provient le financement de votre organisme?

**M. MacDonald :** D'en haut.

**Le sénateur Poirier :** Vous ne recevez aucun financement stable de la part d'un ordre de gouvernement, ou quoi que ce soit?

**M. MacDonald :** Non, nos activités sont financées par les cotisations des membres. C'était une facétie. Nous avons des donateurs anonymes qui sont généreux à notre égard. Nous avons un donneur anonyme de l'Ontario qui nous envoie 5 000 \$ chaque année et refuse que son nom soit publié.

Pour illustrer l'esprit des groupes communautaires, dans la collectivité de Sambro, où se trouve notre plus vieux phare, les gens là-bas ont préparé un CD réunissant les œuvres d'artistes locaux. Nous ne leur avons rien demandé, mais ils ont accepté de nous remettre 50 p. 100 des recettes de la vente de ce CD. Grâce à cette seule initiative, nous avons maintenant en banque presque 10 000 \$, mais nous ne recevons aucun financement stable.

**Le sénateur Poirier :** J'ignore à quel point elle fonctionnait bien, mais je me souviens d'avoir vu l'association au Nouveau-Brunswick. À l'époque, j'étais membre de l'assemblée législative. L'association avait fabriqué un calendrier : il contenait 12 photos de différents phares, un pour chaque mois de l'année. Les gens achetaient les calendriers, et le groupe a fait la promotion du calendrier à ce moment-là. Parfois, ce genre de choses peut réussir parce que les gens sont prêts à déboursier au-delà de la valeur du calendrier pour soutenir la cause.

Vous avez mentionné le fait que deux ou trois phares de la Nouvelle-Écosse ont été achetés par des intérêts privés et servent de maisons de campagne. Quelques autres ont été achetés ou cédés et servent d'entreprises. Ces phares s'ajoutaient-ils aux 160 phares dont vous parlez?

**M. MacDonald :** Non, ils en faisaient partie.

**Le sénateur Poirier :** Vous avez affirmé que, à une certaine époque, ils appartenaient tous au MPO, mais que ce n'est plus le cas pour certains d'entre eux. Parmi les 160 phares que le MPO utilise toujours — et je sais qu'il n'y a aucun phare gardé en Nouvelle-Écosse —, combien hébergent une lumière automatisée? Sont-ils tous vides et abandonnés sur le bord de l'océan?



**Mr. MacDonald:** I wish I could give you numbers for how many are lighthouses housing an aid to navigation and how many are steel towers. That 160 figure I gave you is 160 aids to navigation; they are not all necessarily what we consider to be traditional lighthouses. I could not tell you what that percentage is. I would have to go on our website and count that up.

**Senator Poirier:** Are there are more than 160 structures?

**Mr. MacDonald:** No.

**Senator Poirier:** There are 160 structures of a lighthouse still in existence in Nova Scotia?

**Mr. MacDonald:** Yes.

**Senator Poirier:** When they did the transfer years ago to the private sector or to the business sector, was the land that the lighthouse sits on transferred too?

**Mr. MacDonald:** Yes.

**Senator Poirier:** It was sold at minimum cost and they own it, then.

Of those 160 lighthouses, are any designated national historic sites?

**Mr. MacDonald:** No; we have not transferred anything.

**Senator Raine:** What about Peggy's Cove?

**Mr. MacDonald:** Peggy's Cove is a recognized structure under the Federal Heritage Buildings Review Office. There are two levels of protection under FHBRO: classified and recognized. Classified is the better designation. I think Peggy's Cove is a recognized site, Senator Raine.

**Senator Poirier:** Other than that, you do not think any are designated national historic sites?

**Mr. MacDonald:** None that have been passed over.

**Senator Poirier:** Of the designated national historic sites owned by DFO, approximately how many are in Nova Scotia?

**Mr. MacDonald:** Maybe half a dozen.

**Senator Poirier:** Who is maintaining those sites to ensure they stay up to par? Is there anything being done to them?

**Mr. MacDonald:** Very little is being done. There is an interesting story there. The Federal Heritage Buildings Review Office has a policy. It is under the Minister of the Environment, and there are two classes: recognized status and classified status. The custodial department is responsible for the upkeep of buildings that are either recognized or classified.

My first lesson in FHBRO was after Hurricane Juan. The historic Gas House, which is part of the lighthouse fabric of Sambro Island, was severely damaged after the hurricane. I was vice-president at the time and had to search out how to get this building fixed. It was in danger of total destruction because it had suffered severe damage. I wrote letter after letter that went around

**M. MacDonald :** Je voudrais pouvoir vous dire combien sont des phares qui hébergent une aide à la navigation et combien sont des phares d'acier. Le chiffre de 160 phares dont je parle représente 160 aides à la navigation; il ne s'agit pas nécessairement dans tous les cas de ce que nous considérons comme un phare traditionnel. Je ne pourrais pas vous dire ce qu'ils représentent en pourcentage. Il me faudrait consulter notre site web et les compter.

**Le sénateur Poirier :** Y a-t-il plus de 160 structures?

**M. MacDonald :** Non.

**Le sénateur Poirier :** Il y a encore 160 structures de phares en Nouvelle-Écosse?

**M. MacDonald :** Oui.

**Le sénateur Poirier :** Au moment des cessions, il y a des années, à des intérêts privés ou des intérêts commerciaux, les terres sur lesquelles se trouvaient les phares ont-elles également été cédées?

**M. MacDonald :** Oui.

**Le sénateur Poirier :** Ils ont été vendus au prix minimal et appartiennent à leurs nouveaux propriétaires, alors.

Parmi ces 160 phares, y en a-t-il qui sont désignés lieux historiques nationaux?

**M. MacDonald :** Non, nous n'avons rien cédé de ce genre.

**Le sénateur Raine :** Et Peggy's Cove?

**M. MacDonald :** Peggy's Cove est une structure reconnue par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine. Le BEEFP offre deux niveaux de désignation : « classé » et « reconnu ». La désignation « classé » est préférable. Je pense que Peggy's Cove est un lieu reconnu, sénateur Raine.

**Le sénateur Poirier :** À part celui-là, vous ne croyez pas qu'il y a d'autres lieux historiques nationaux?

**M. MacDonald :** Aucun parmi ceux qui ont été cédés.

**Le sénateur Poirier :** Parmi les lieux historiques nationaux désignés qui appartiennent au MPO, environ combien se trouvent en Nouvelle-Écosse?

**M. MacDonald :** Peut-être une demi-douzaine.

**Le sénateur Poirier :** Qui entretient ces lieux pour veiller à ce qu'ils restent en bon état? Fait-on quelque chose pour les entretenir?

**M. MacDonald :** Très peu. Cela m'amène à vous raconter une histoire intéressante. Le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine a une politique. Il relève du ministre de l'Environnement et il y a deux désignations : la désignation « reconnu » et la désignation « classé ». C'est au ministère fédéral qui a la garde de bâtiments reconnus ou classés d'assurer leur entretien.

Après le passage de l'ouragan Juan, j'ai eu droit à ma première rencontre mémorable avec le BEEFP. Le dépôt à acétyle patrimonial, qui fait partie du complexe du phare de l'île Sambro a été gravement endommagé après le passage de l'ouragan. À l'époque, j'étais vice-président, et j'ai dû mener des recherches pour savoir comment faire réparer ce bâtiment. En raison de

in a big circle, with one department pointing the finger at the other. It was a redundant exercise to follow it any further.

DFO was the custodial department. Therefore, according to the FHBRO policy, DFO was supposed to fix up the building. However, the department refused to do so. It said it did not have the funding for that, and I was told to see Parks Canada, which manages FHBRO. However, Parks Canada sent us back to DFO. That is the way it worked. We had hoped to change that with the Heritage Lighthouse Protection Act so that it would no longer be policy; it would be law. Someone has to come forward.

**Senator Poirier:** Do you have an idea or do you dare to guess how many of the 160 lighthouses owned by DFO today will be on the list? How many will DFO want to take off its hands?

**Mr. MacDonald:** Basically, DFO would like to see all of these historic buildings off its inventory. That will not happen, because there are not enough community groups to do it. I go back to the department's mandate, which is not maintaining heritage buildings. DFO would rather fulfill its mandate with the newer technology.

At the end of the day, it will depend on how many communities step up to the plate either to have lighthouses divested or to include them under the legislation.

**Senator Poirier:** Out of those 160 lighthouses, how many do you feel could be designated historic sites that are not designated today?

**Mr. MacDonald:** Again, that is difficult to answer. I know Nova Scotia fairly well, but I could not begin to give anything that is close to accurate on a figure like that. We will know the story when the act kicks in on May 29 and we start getting applications from around the province.

**The Chair:** Do you know how we could find out about the historical relevance of various lighthouses? Is there any mechanism for us to find that out?

**Mr. MacDonald:** Yes, there is. FHBRO has commissioned studies on many of these lights across the country. If you were to contact Parks Canada, people there would be able to provide you with information on a good portion of the lights across the country. They have done several studies on individual lights — everything from their age and type of architecture to community interest. It is all there in these FHBRO reports.

**The Chair:** Perhaps we should ask our researchers to see about getting information on that for us.

**Senator Poirier:** Are you aware of any partnerships that exist with Peggy's Cove? There you have a whole area where the province owns the land and different businesses are set up. You have the lighthouse that sits on these lands, and it has no ability

graves dommages qu'il avait subis, il aurait pu être totalement détruit. J'ai rédigé une lettre après l'autre qui circulait d'un ministère à l'autre, et chacun me renvoyait au ministère suivant. C'était un exercice fastidieux qu'il était inutile de poursuivre.

Le MPO était le ministère qui avait la garde du bâtiment. Par conséquent, selon la politique du BEEFP, le MPO était censé réparer le bâtiment. Cependant, le ministère a refusé. Il a répondu qu'il n'avait pas le financement pour ces travaux, et m'a dit d'aller voir Parcs Canada, dont relève le BEEFP. Toutefois, Parcs Canada m'a renvoyé au MPO. Et ainsi de suite. Avec la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, nous espérions changer cela pour que ce ne soit plus qu'une simple politique : ce serait la loi. Quelqu'un doit assumer ce fardeau.

**Le sénateur Poirier :** Avez-vous une idée, ou seriez-vous prêt à deviner combien des 160 phares qui appartiennent au MPO aujourd'hui figureront sur la liste? De combien de phares le MPO veut-il se débarrasser?

**M. MacDonald :** Fondamentalement, le MPO voudrait se départir de tous ces bâtiments historiques. Cela n'arrivera pas, parce qu'il n'y a pas suffisamment de groupes communautaires pour prendre la relève. Je reviens au mandat du ministère, qui ne consiste pas à assurer l'entretien de bâtiments patrimoniaux. Le MPO préférerait s'acquitter de son mandat avec la nouvelle technologie.

Au bout du compte, tout dépendra du nombre de collectivités qui saisiront la balle au bond pour acquérir des phares ou les faire inclure aux termes de la loi.

**Le sénateur Poirier :** Selon vous, parmi ces 160 phares, combien pourraient être désignés lieux historiques?

**M. MacDonald :** Une fois de plus, il est difficile de répondre à votre question. Je connais plutôt bien la Nouvelle-Écosse, mais je ne pourrais pas vous donner un chiffre ayant la moindre exactitude pour répondre à votre question. Nous saurons à quoi nous en tenir quand la loi entrera en vigueur le 29 mai et que nous commencerons à recevoir des demandes de partout dans la province.

**Le président :** Savez-vous comment nous pourrions nous informer de la pertinence historique de divers phares? Y a-t-il des mécanismes qui nous permettraient d'obtenir cette information?

**M. MacDonald :** Oui, de tels mécanismes existent. Le BEEFP a commandé des études sur bon nombre de ces phares partout au pays. Si vous communiquez avec Parcs Canada, ses représentants seraient en mesure de vous fournir des renseignements sur une bonne partie des phares partout au pays. Ils ont mené plusieurs études sur des phares individuels — sur tous les aspects, de leur âge et de leur type d'architecture à l'intérêt qu'ils présentent pour la collectivité. Vous trouverez tout cela dans ces rapports du BEEFP.

**Le président :** Nous devrions peut-être demander à nos chercheurs d'obtenir ces renseignements pour nous.

**Le sénateur Poirier :** Êtes-vous au courant de l'existence de partenariats dans la région de Peggy's Cove? Là-bas, il y a tout un secteur où la terre appartient au gouvernement provincial et différentes entreprises sont installées. Le phare se trouve sur ces



right now to generate any funds, but it is also an important part of this piece of land for the other businesses that are there making profits. If the lighthouse were gone, would that have an impact on the number of people who visit? Would there be fewer visitors?

You spoke about the possibility of going into a partnership. I have been there and have seen the restaurant and the boutique. They could have something like a Save the Lighthouse Meal, and every person who purchased that meal could pay a dollar or two more, and that would go into a fund for the lighthouse. Also, when people rent the restaurant or the space, one of the clauses could be that they have to have something there to save the lighthouse and put aside a certain percentage.

**Mr. MacDonald:** That is an interesting idea. One way we are missing the boat in lighthouses like Peggy's Cove goes back to issues of liability and environmental concerns. I will give two examples. Chantry Island Lighthouse is located on Lake Huron right off Southampton. It is a beautiful old Imperial Tower and draws many visitors every year. There are boat rides out to the island. You pay a fee and get a boat ride and a tour. You get the ultimate lighthouse experience of going right to the top and seeing what the lightkeeper saw and seeing that beautiful island. We found it to be true in many cases in Nova Scotia that people would get to a lighthouse only to find out that for some reason, and liability is usually the issue, they cannot climb to the top. It is important for people to have that lighthouse experience. Chantry Island lends itself to that because the steps are within the building code, and for some reason the mercury that used to be there years ago is not an issue, although it is in other parts of the country.

In Peggy's Cove, if there were a partnership between the provincial government and a local community group and they charged \$5 to climb to the top of Peggy's Cove Lighthouse, people would be lined up to get that experience. They are missing the boat there as far as funding goes to keep the maintenance up on that light. It is not possible now just with the way it is structured inside. They did not put these things in for building code years ago. Lightkeepers literally climbed ship's ladders between levels to get up there, so in order to have people safely ascend and descend the lighthouse, some work would have to be done, but that is minimal. These things need to be looked into. In my opinion, emphasis must be put on partnerships that involve local levels of government.

**Senator Cochrane:** If this idea were pursued, how many months of the year would this be able to operate?

**Mr. MacDonald:** In Peggy's Cove?

terres, et, présentement, il n'a pas la capacité de produire des fonds, mais il représente tout de même une partie importante de cette terre pour les autres entreprises qui s'y trouvent et font des profits. Si le phare disparaissait, cela aurait-il une incidence sur le nombre de personnes qui visitent ces lieux? Y aurait-il moins de visiteurs?

Vous avez parlé de la possibilité de mettre en place un partenariat. Je suis allée là-bas, et j'ai vu le restaurant et la boutique. Ils pourraient instaurer quelque chose comme un « repas Sauvez le phare », et chaque personne qui se procure ce repas pourrait payer un dollar ou deux de plus, et ce montant serait déposé dans un fonds pour le phare. De plus, quand des gens louent le restaurant ou les locaux, il pourrait y avoir une clause du contrat qui préciserait qu'ils doivent prendre des mesures pour sauver le phare et mettre de côté un certain pourcentage.

**M. MacDonald :** C'est une idée intéressante. D'une certaine manière, nous ratons le bateau dans le cas de phares comme Peggy's Cove en raison de problèmes de responsabilité et de préoccupations environnementales. En voici deux exemples. Le phare de Chantry Island est situé sur le lac Huron, au large de Southampton. C'est un magnifique vieux phare impérial, qui attire de nombreux visiteurs chaque année. Des croisières amènent les visiteurs à l'île. Vous payez votre passage, et vous avez droit à une croisière et à une visite guidée. Vous faites l'expérience complète d'un phare en ayant la chance de vous rendre tout au sommet et d'admirer l'horizon tout comme le faisait le gardien de phare et de voir cette île magnifique. Cela s'est avéré dans de nombreux cas en Nouvelle-Écosse, où des gens se rendaient à un phare, mais que, une fois rendus sur place, ils ne pouvaient grimper jusqu'en haut pour une raison ou pour une autre, généralement pour une question de responsabilité. Il est important que les gens puissent faire l'expérience d'un phare. Le phare de Chantry Island se prête bien à cela parce que les marches pour se rendre en haut respectent le code du bâtiment et que, pour une raison quelconque, le mercure qui s'y était accumulé il y a de nombreuses années n'est plus un problème, même si c'est toujours le cas ailleurs au pays.

À Peggy's Cove, s'il y avait un partenariat entre le gouvernement provincial et un groupe communautaire local, les gens seraient prêts à faire la queue et à payer 5 \$ pour grimper au sommet du phare de Peggy's Cove. Là-bas, ils ratent complètement le bateau en ce qui trait au financement pour entretenir ce phare. À l'heure actuelle, ce n'est pas possible en raison de la structure intérieure du phare. Il y a des années, les choses n'étaient pas organisées en fonction du code du bâtiment. Les gardiens de phare devaient littéralement grimper des échelles de navire d'un palier à l'autre pour se rendre au sommet; pour que les gens puissent monter et descendre de manière sécuritaire dans le phare, il faudrait faire un peu de travail, mais ce serait minimal. Il faudrait examiner ce genre de choses. À mon avis, il faudrait mettre l'accent sur des partenariats qui réuniraient des ordres de gouvernement locaux.

**Le sénateur Cochrane :** Si cette idée prenait forme, combien de mois par année pourrait-on exploiter le phare?

**M. MacDonald :** Le phare de Peggy's Cove?



**Senator Cochrane:** Bringing people out to the lighthouses and showing them the experience of climbing to the top and seeing the beautiful island.

**Mr. MacDonald:** It could easily be May through October.

**Senator Cochrane:** You do have high winds there in Peggy's Cove.

**Mr. MacDonald:** Yes, it is dangerous surf there at times.

**Senator MacDonald:** I deliberately went last because I have so many questions about this. I let my colleagues go first to see what questions we could whittle down and get out of the way, and I would go at the ones I thought should be asked that maybe somebody else would miss.

I will start with island lighthouses. Most of the lighthouses we talk about are on the shoreline, but we have lighthouses in places like Scatarie Island. Under this act, we talk about scenarios in which non-profit organizations would manage the lighthouses, or even have a private business to create revenue from these lighthouses. However, some of these lighthouses are off the beaten track, and some are fairly remote. Visitors have to get into a boat. Under this act, what is the solution to maintaining these properties and raising enough revenue to keep them going, and what is the solution to having access to them? The scenario for these island lighthouses seems to be much more difficult.

**Mr. MacDonald:** Islands do present special challenges, no doubt. Prior to the act passing in the house, Senator Carney and I got involved in the issue of access. Basically, DFO wanted wharves and helicopter pads to be taken out of the description for buildings and ancillary structures, and the question of access became a major concern. At the end of the day, I remember calling a couple of friends over in St. John's, Newfoundland, and I consulted with everyone I could across the country. One guy asked, "Where are you going to find a heritage wharf?" Wharves just do not last. The conclusion we came to, and it was kind of a gentleman's agreement that came out of that, was that any island light that would be included under the legislation would be given state-of-the-art landing facilities, something an insurance company would approve of. That is that issue.

The other issue in developing island sites depends on the island you are talking about. Scatarie Island is an excellent example, because once you get on that island, it is fairly easy to get around.

**Senator MacDonald:** There is only one good place to land there.

**Mr. MacDonald:** You are limited here, and I try to be careful when I say that I do not want to see private interests get too much involved here. If some private developer came up with an idea to develop the Scatarie Island site, I would much rather see a private developer have it and care for it than to have it fall down from neglect. I am sure a guarantee of access would not be that big an issue if somebody were to undertake a business plan to develop

**Le sénateur Cochrane :** Le fait d'amener les gens aux phares et de leur faire vivre l'expérience qui consiste à grimper jusqu'en haut et à admirer l'île magnifique.

**M. MacDonald :** Cela pourrait aisément se faire de mai à octobre.

**Le sénateur Cochrane :** Vous avez de forts vents, là-bas, à Peggy's Cove.

**M. MacDonald :** Oui, les vagues sont parfois dangereuses là-bas.

**Le sénateur MacDonald :** J'ai fait exprès pour passer en dernier parce que j'ai beaucoup de questions à ce sujet. J'ai laissé mes collègues me précéder parce que je voulais voir quelles questions ils allaient poser pour que je puisse m'occuper de celles auxquelles les autres n'auraient peut-être pas pensé.

Je vais commencer par les phares qui sont situés sur des îles. La plupart des phares dont nous avons parlé sont sur la côte, mais il y a également des phares sur des îles, comme l'île Scatarie. La loi aborde des situations dans lesquelles les phares seraient gérés par des organisations sans but lucratif ou même par des entreprises privées qui tireraient un revenu de ces structures. Cependant, certains de ces phares sont éloignés et même passablement isolés. Les visiteurs doivent s'y rendre en bateau. La loi prévoit-elle une solution pour l'entretien de ces propriétés et pour générer des revenus suffisants de façon à assurer leur survie, et quelle solution pouvons-nous envisager relativement à leur accès? La situation des phares situés sur des îles semble beaucoup plus problématique.

**M. MacDonald :** Ces phares constituent des défis particuliers, sans aucun doute. Avant l'adoption de la loi à la Chambre des communes, le sénateur Carney et moi avons traité du problème de l'accès. Essentiellement, le MPO ne voulait pas que les quais et les héliplate-formes soient inclus dans la description d'immeubles et de structures connexes, et la question de l'accès est devenue une préoccupation majeure. Au bout du compte, j'ai appelé quelques amis à St. John's, à Terre-Neuve, et j'ai consulté tous ceux que j'ai pu d'un bout à l'autre du pays. Il y a un gars qui m'a dit : « Où vas-tu trouver un quai patrimonial? » Les quais n'ont pas une longue vie. Nous en sommes venus à la conclusion, et c'était en quelque sorte un engagement d'honneur, que tous les phares situés sur une île qui seraient visés par la loi recevraient des installations de débarquement ultra modernes, du genre de celles qu'approuverait une compagnie d'assurance. Ça réglerait ce problème.

Pour le reste, les autres problèmes liés à la mise en valeur des phares situés sur une île dépendent vraiment de l'île en question. L'île Scatarie est un excellent exemple parce que, une fois sur l'île, il est facile de se déplacer.

**Le sénateur MacDonald :** Il y a seulement un bon point de débarquement là-bas.

**M. MacDonald :** Dans ce cas, les options sont limitées, et j'essaie de faire attention quand je dis que je ne veux pas que des intérêts privés participent à la mise en valeur des phares. Si un entrepreneur privé avait une idée pour la mise en valeur de l'île Scatarie, je préférerais qu'il s'en occupe plutôt que de voir le phare tomber en ruines en raison de notre négligence. Je suis certain qu'une garantie d'accès ne serait pas un gros problème si

an island like Scatarie. You cannot be too closed on this. You have to keep an open mind to see as many of these places as possible put to use. You are limited only by your imagination.

**Senator MacDonald:** There has been some evolution in the ownership of land in Scatarie over the past few years. Land that was expropriated by the government has slowly been returned to individual families. I am not sure of the sites where the lighthouses are located or what the status of that land is right now. I know much of the land on Scatarie has been returned to individual families that used to maintain the lights out there.

**Mr. MacDonald:** It is the same with Seal Island.

**Senator MacDonald:** In terms of maintaining the integrity of these structures, part of the integrity is how the light presents itself. In Louisbourg, people have been trying for eight or nine years to get the flashing light returned, a magnificent flashing light that was there for decades. They have a very dim light there now in relative terms. Are there any flashing lights left around the province? Have they all been replaced? Are other societies around the province meeting the same resistance as the people of Louisbourg?

**Mr. MacDonald:** That is an interesting question. We have very few of those old optics left. There are only two left in Nova Scotia, one at Low Point at the entrance of Sydney Harbour and one at Cape Sable Island.

**Senator MacDonald:** They still have the light for Louisbourg though.

**Mr. MacDonald:** Yes, that was returned. They actually have it stored at the fortress, I believe.

**Senator MacDonald:** It is stored; they want to get it back, and it is a real struggle.

**Mr. MacDonald:** That became an issue. It was a combination of the power line falling down in a storm, and with the advancements in solar technology it became more cost-effective to replace that with a solar than to rebuild the power line.

**Senator MacDonald:** It seems they will take any opportunity they get to whittle away at these things.

**Mr. MacDonald:** Absolutely.

**Senator MacDonald:** I would assume that the cost of maintaining the big iconic lights, like Louisbourg or Sambro or Yarmouth, and giving them the treatment they deserve would be much more significant than it would for the many smaller lights around the province.

Do we have any idea of how much it would cost to maintain one of these lights for a year in the shape that you would deem adequate, once it was up to scratch?

**Mr. MacDonald:** You raise an interesting point, one I have made, and it was accepted by Coast Guard. This is another advantage of partnerships. We have had experiences where a

quelqu'un voulait entreprendre un plan d'affaires pour la mise en valeur d'une île comme Scatarie. Il ne faut pas être trop borné à cet égard. Il faut avoir l'esprit ouvert pour que le plus grand nombre de phares possible demeurent en usage. Nous ne sommes limités que par notre imagination.

**Le sénateur MacDonald :** Il y a eu une certaine évolution relative à la propriété foncière sur l'île Scatarie au cours des dernières années. Des familles qui s'étaient vu expropriées par le gouvernement reprennent graduellement leurs terres. Je ne sais pas exactement ce qu'il en est des lieux où se trouvent les phares, ni à qui appartiennent ces terres pour le moment. Je sais seulement qu'une grande partie des terres sur l'île Scatarie a été restituée à des familles qui, autrefois, entretenaient les phares là-bas.

**M. MacDonald :** La situation est la même à l'île Seal.

**Le sénateur MacDonald :** En ce qui concerne l'intégrité de ces structures, le phare lui-même joue un rôle important. À Louisbourg, les gens essaient depuis huit ou neuf ans de restituer le feu à éclats, une lumière magnifique qui a éclairé les alentours pendant des décennies. Le phare actuel est très faible en comparaison. Reste-t-il des feux à éclats dans la province? Ont-ils tous été remplacés? Les autres organisations de la province rencontrent-elles la même résistance que la population de Louisbourg?

**M. MacDonald :** C'est une question intéressante. Il reste très peu de ces vieux dispositifs optiques. Il n'en reste que deux en Nouvelle-Écosse, un à Low Point, à l'entrée de Sydney Harbour, et l'autre, à l'île Cap-de-Sable.

**Le sénateur MacDonald :** Le feu à éclats de Louisbourg existe toujours.

**M. MacDonald :** Oui, il a été retourné. On le conserve dans la forteresse, je crois.

**Le sénateur MacDonald :** On l'a entreposé; la population veut le récupérer, mais c'est un véritable combat.

**M. MacDonald :** C'est devenu un problème. La ligne d'énergie électrique est tombée durant une tempête, et, avec les avancées en technologie solaire, il était plus efficace de remplacer le feu à éclats par un phare solaire que de reconstruire une ligne.

**Le sénateur MacDonald :** Il semblerait qu'ils font tout leur possible pour se débarrasser de toutes ces choses.

**M. MacDonald :** C'est tout à fait ça.

**Le sénateur MacDonald :** Je suppose que le coût d'entretien des grands phares emblématiques, comme ceux de Louisbourg, de Sambro ou de Yarmouth, et les fonds nécessaires pour leur offrir le traitement qu'ils méritent seraient beaucoup plus importants que la somme nécessaire à l'entretien de phares plus petits dans d'autres régions de la province.

Avez-vous une idée du montant qui serait nécessaire pour que l'on entretienne, pendant toute une année, l'un de ces phares d'une manière que vous considéreriez comme adéquate, une fois qu'il a été remis en état?

**M. MacDonald :** Vous soulevez un point intéressant, et j'en ai déjà parlé à la Garde côtière, qui l'a reconnu. C'est un autre avantage de partenariats. Il y a eu des cas où un groupe



community group will lease a Coast Guard-owned light that may need something, such as a seawall in the case of Coffin Island a few years ago, or just a regular paint job. It has been our experience that maintenance can be carried out by a community group partnering with DFO for probably 25 per cent to 30 per cent of the cost of what the federal government would pay for the same job. That is just the reality of it.

In the case of Coffin Island, down off the south coast there, we had serious erosion problems that eventually came back to bite us. In round figures, the estimates from Coast Guard were something like \$250,000 to put an armour stone wall in the area of the lighthouse. I flew around there in a helicopter and saw how bad it was. We had a gentleman down there who at the time was 80 years old, and he led that group and they ended up getting that seawall in there for under \$70,000. It was probably the same contractor who put a bid in with DFO, but he did it because the community group is a locally based, grassroots organization, and many people in the community will get behind that.

Regarding the cost to maintain these buildings, my point is that it will be a lot cheaper to maintain one that is in partnership with a community group than one that is strictly federal.

**Senator MacDonald:** You mentioned liability concerns a couple of times. I think you make the point, and I think it is well made, that everyone wants to climb to the top of the lighthouse. I was fortunate to climb to the top of the one at Louisbourg many times when I was younger. Has anybody proposed a solution to this? Is there a reasonable solution, in terms of liability, that could be applied across the board? Has that been discussed?

**Mr. MacDonald:** We have looked into that several times now in Senator Manning's country. The light at Cape Anguille, which I visited a few years ago, is a beautiful, scenic light — much like Louisbourg, actually. In order to give people that ultimate lighthouse experience, DFO replaced the ship's ladders with stairs that were safe to climb. A proper staircase is really where you have to go with that. You have to protect yourself and the public. Otherwise, it is just too dangerous.

In many cases, this is not a major expense in the grand scheme of things, but that is the fear. With Louisbourg, for instance, the New Jersey Lighthouse Society came up to Nova Scotia two years ago and arranged a bus tour from Yarmouth right through Cape Breton. Being from Cape Breton, I got tasked with that end of the trip. These folks are lighthouse enthusiasts. They came to Nova Scotia for one reason and one reason only, and that was to see lighthouses. They knew Louisbourg was the site of the oldest light in Canada, and they wanted to see it. Having a very good relationship with the Maritime Coast Guard, as I do, I volunteered,

communautaire a loué un phare appartenant à la Garde côtière. Souvent, ces phares avaient besoin de travaux, comme c'était le cas de celui sur l'île de la Grande-Entrée il y a quelques années, lequel avait besoin d'un ouvrage longitudinal. D'autres doivent seulement être repeints. Selon notre expérience, lorsque le MPO établit un partenariat avec un groupe communautaire, ce dernier peut assurer l'entretien du phare pour 25 à 30 p. 100 des coûts que le gouvernement fédéral aurait à payer autrement. C'est simplement ça, la réalité.

Dans le cas de l'île de la Grande-Entrée, il y avait de graves problèmes d'érosion sur la côte sud, qui ont fini par nous rattraper. Selon les estimations de la Garde côtière, la construction d'un mur de pierre dans la zone où se situe le phare allait coûter 250 000 \$, en chiffres ronds. Je suis passé par là en hélicoptère et j'ai vu à quel point la situation était grave. Un monsieur de 80 ans nous aidait, à l'époque, et il a dirigé ce groupe. Ils ont fini par obtenir l'installation du mur pour moins de 70 000 \$. Il s'agissait probablement du même entrepreneur qui avait présenté une soumission au MPO, mais, parce qu'il s'agissait d'un groupe communautaire à l'échelle locale, une organisation populaire appuyée par une grande partie de la collectivité, il l'a fait pour une somme moins importante.

En ce qui concerne le coût d'entretien de ces édifices, le point que je veux souligner, c'est que l'entretien d'un phare sera beaucoup moins dispendieux s'il y a un partenariat avec un groupe communautaire que si un phare est strictement fédéral.

**Le sénateur MacDonald :** Vous avez mentionné des préoccupations relatives à la responsabilité à plus d'une reprise. Je crois que vous avez dit, et c'est bien dit, que tout le monde veut grimper jusqu'au sommet du phare. J'ai eu la chance de grimper jusqu'au sommet du phare à Louisbourg à de nombreuses reprises quand j'étais plus jeune. A-t-on proposé des solutions à ce problème? Y a-t-il une solution raisonnable, en ce qui concerne la responsabilité, qui pourrait être appliquée à toutes les situations? A-t-on discuté de cela?

**M. MacDonald :** Nous avons examiné cette question à plusieurs reprises dans la région du sénateur Manning. Le phare à Cap Anguille, que j'ai visité il y a quelques années, est d'une grande beauté et est très pittoresque — tout comme celui de Louisbourg, en fait. Afin que les gens puissent profiter au maximum de l'expérience, le MPO a remplacé les échelles de bateau par des escaliers plus sécuritaires. La seule solution, dans ces cas, est un escalier en bonne et due forme. Il faut se protéger et protéger le public. Sinon, c'est tout simplement trop dangereux.

Dans de nombreux cas, il ne s'agit pas d'une dépense majeure si on considère la situation dans son ensemble, mais c'est le genre de choses que l'on craint. Dans le cas de Louisbourg, par exemple, la New Jersey Lighthouse Society est venue en Nouvelle-Écosse il y a deux ans et elle a fait un circuit en autobus de Yarmouth jusqu'au Cap-Breton. Comme je suis du Cap-Breton, j'ai été chargé de cette partie du voyage. Ces gens sont des passionnés de phares. Ils sont venus en Nouvelle-Écosse pour une seule raison. Ils voulaient voir les phares. Ils savaient que le plus vieux phare au Canada était situé à Louisbourg, et ils voulaient le voir. Comme



and I told the Coast Guard if they gave me a key I would just allow the visitors to look on the inside, and they would not even go that far. That is how afraid they are of the liability issue.

**Senator MacDonald:** Who would not go that far?

**Mr. MacDonald:** Coast Guard.

**Senator Poirier:** I was in one lighthouse that had stairs. There was a sign saying visitors were welcome to go up but at their own risk. Does that take away the liability? I cannot remember which lighthouse that was, because I have seen and been in many.

**Mr. MacDonald:** No. We looked into it and got a legal opinion on that. If you are not providing something that is safe and within the building code, you can have people sign waivers and everything else, but if something serious happens it will end up in court. That is the legal opinion we got.

**Senator MacDonald:** I have one more question that gets back to part of the initial mandate of the committee.

The last lighthouse in Nova Scotia to be automated was done in 1992. I am sure that over the past 17 years you have spoke to many former lighthouse keepers and probably many mariners. It is fairly apparent that once the lighthouse keeper, the person who maintains that structure, leaves, the dilapidation of the structure begins. However, in terms of the service the lighthouse provides for mariners, the function of lighthouse, how much feedback have you received from mariners who say that lighthouses are just not as good any more without those lighthouse keepers, that the lighthouses do not do the good job they used to do? Is that a big issue?

If the property was maintained properly and if some of these concepts that we are going through were put into effect — and I hope they will be — and if the light was adequate, would there still be a need for the lighthouse keeper?

**Mr. MacDonald:** I think in certain areas yes, definitely.

**Senator MacDonald:** Is the need more prevalent in certain areas in particular?

**Mr. MacDonald:** Canada has such a diverse coastline. Comparing the east and west coastlines and their needs is like comparing apples and oranges. There are pretty good stretches along the west side of Vancouver Island where the only eyes and ears there are lightkeepers. Varying sizes of marine traffic go there, from large tankers to smaller fishing vessels.

In my opinion, the lightkeepers should be able to do a lot more out there, for instance in search and rescue functions, which they are not trained to do. There was no formal training years ago, but lightkeepers were expected to be search and rescue people, and indeed they were search and rescue people.

ma relation avec la Garde côtière des Maritimes est très bonne, je me suis porté bénévole et j'ai dit à la Garde côtière que, si elle me donnait une clé, je permettrais aux visiteurs de jeter un regard à l'intérieur. Elle a refusé. Elle craint à ce point d'être poursuivie.

**Le sénateur MacDonald :** Qui a refusé?

**M. MacDonald :** La Garde côtière.

**Le sénateur Poirier :** J'ai visité un phare qui avait des escaliers. Il y avait une affiche souhaitant la bienvenue aux visiteurs, mais les avertissant qu'ils montaient à leurs propres risques. Peut-on rejeter la responsabilité de cette manière? J'ai oublié de quel phare il s'agit parce que j'en ai visité beaucoup.

**M. MacDonald :** Non. Nous avons examiné cette possibilité et obtenu des avis juridiques à ce sujet. Si les infrastructures ne sont pas sécuritaires et conformes au code du bâtiment, les gens peuvent signer des renonciations et tout le reste, mais s'il arrive quelque chose de grave, l'affaire finira devant les tribunaux. C'est l'avis juridique qu'on a reçu.

**Le sénateur MacDonald :** J'ai une autre question, qui nous ramène au mandat initial du comité.

En 1992, on avait automatisé tous les phares de la Nouvelle-Écosse. Je suis certain que, au cours des 17 dernières années, vous avez parlé à beaucoup d'anciens gardiens de phare et probablement à beaucoup de marins. Il est assez évident que, après le départ du gardien de phare, de la personne qui entretient la structure, cette dernière commence à tomber en ruines. Cependant, en ce qui concerne le service que le phare fournit aux marins, la fonction du phare, y a-t-il des marins qui vous ont dit que les phares ne sont tout simplement plus aussi bons qu'ils l'étaient quand ils étaient entretenus par les gardiens de phare? S'agit-il d'un problème important?

Si la propriété était entretenue de manière appropriée et si certaines de ces notions que nous avons examinées étaient appliquées — et j'espère qu'elles le seront — et si le phare était adéquat, le gardien de phare serait-il toujours nécessaire?

**M. MacDonald :** Dans certaines régions, je crois que oui. Sans aucun doute.

**Le sénateur MacDonald :** Les gardiens de phare sont-ils plus utiles dans certaines régions en particulier?

**M. MacDonald :** Les côtes du Canada sont très diversifiées. Comparer les côtes Est et Ouest, c'est comme comparer des pommes et des oranges. Des grandes parties de la côte ouest de l'île de Vancouver sont surveillées uniquement par les gardiens de phare. De nombreux bateaux passent par là, aussi bien des gros pétroliers que des petits bateaux de pêche.

À mon avis, les gardiens de phare devraient être en mesure de faire beaucoup plus là-bas. C'est le cas, par exemple, des fonctions de recherche et de sauvetage, pour lesquelles ils ne sont pas formés. Il y a de nombreuses années, il n'y avait pas de formation officielle, mais les gardiens de phare étaient responsables de cette fonction, et, dans les faits, ils l'accomplissaient.

**Senator MacDonald:** What about the situation in Nova Scotia? Are there any lighthouses in Nova Scotia that should have kept their lighthouse keeper? Are there any geographical pressures that would dictate that?

**Mr. MacDonald:** That is a difficult question to answer. For some of these remote locations, like Cross Island off Lunenburg, Scatarie Island, Flint Island, and St. Paul Island, if you looked for instances of marine accidents where there was either loss of property or loss of life where a keeper could have made a difference, there are no statistics available to support that. Before I came here I checked to see whether there were any such instances.

B.C. has a totally different set of circumstances just because of the nature of the coastline.

I was quite surprised and dismayed to see that the first de-staffing done in Newfoundland and Labrador over the last number of years has been at some of the island locations, such as Belle Isle. They took the lightkeepers off Belle Isle. Why? That is where you would want to have eyes and ears, in a remote location. It makes no sense to me why they would take lightkeepers off remote islands like that and put them on mainland sites.

**Senator MacDonald:** Mainly because the decisions are made in Ottawa.

**The Chair:** Senators, since there are no further questions, I would like to thank the witness very much for speaking with us and for being so frank in his answers. It has been very helpful, and there are things we will follow up on.

We may see you when we come to Nova Scotia.

**Mr. MacDonald:** Thank you very much to everyone for having me here. It has been a pleasure to share what knowledge I have, and I look forward to your trip to Nova Scotia. I will be your personal tour guide.

**The Chair:** Senators, we have a meeting Thursday morning at nine o'clock to go over our fisheries report. This meeting is adjourned.

(The committee adjourned.)

**Le sénateur MacDonald :** Quelle est la situation en Nouvelle-Écosse? Y a-t-il des phares en Nouvelle-Écosse qui devraient toujours avoir leur gardien? Y a-t-il des facteurs géographiques qui exigeraient leur présence?

**M. MacDonald :** C'est une question à laquelle il est difficile de répondre. Dans certaines régions éloignées, comme l'île Cross au large de Lunenburg, l'île Scatarie, l'île Flint et l'île St. Paul, il y a eu des accidents maritimes causant perte de biens et perte de vie. Il est difficile d'affirmer qu'un gardien de phare aurait pu changer les choses puisqu'il n'existe pas de statistiques qui appuieraient cette hypothèse. Avant de venir, j'ai fait des recherches pour trouver de tels cas.

La situation de la Colombie-Britannique est entièrement différente simplement en raison de la nature de ses côtes.

J'ai été très surpris et atterré de constater que, à Terre-Neuve-et-Labrador, les premiers postes de gardiens de phare qui ont été éliminés au cours des dernières années étaient ceux sur des îles, comme Belle Isle. Ils ont éliminé les postes de gardiens de phare sur Belle Isle. Pourquoi? Ce sont dans ces endroits éloignés que nous avons besoin de surveillance. Je ne comprends pas du tout pourquoi ils voudraient déplacer les gardiens de phare sur les îles éloignées et les poster sur la terre ferme.

**Le sénateur MacDonald :** Essentiellement, c'est parce que les décisions sont prises à Ottawa.

**Le président :** Sénateurs, comme il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais remercier le témoin d'être venu nous parler et d'avoir répondu en toute franchise à nos questions. L'information qu'il nous a fournie a été très utile, et nous allons donner suite à certaines de ces choses.

Nous allons peut-être vous voir en Nouvelle-Écosse.

**M. MacDonald :** Merci à tout le monde de m'avoir accueilli. Je me suis fait un plaisir de vous faire part de mes connaissances et c'est avec impatience que j'attends votre arrivée en Nouvelle-Écosse. Je serai votre guide touristique personnel.

**Le président :** Mesdames et messieurs, nous avons une réunion jeudi matin à 9 heures pour passer en revue notre rapport sur les pêches. La séance est levée.

(La séance est levée.)



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

#### WITNESSES

**Tuesday, April 27, 2010**

*Parks Canada:*

Larry Ostola, Director General, National Historic Sites;  
Darlene Pearson, Director, Policy Branch, National Historic Sites;  
Norman Shields, Manager, Heritage Lighthouse Program, Policy  
Branch, National Historic Sites.

**Tuesday, May 4, 2010**

*Union of Canadian Transportation Employee:*

Christine Collins, National President;  
Steve Bergh, President, BC Lightkeepers.

**Tuesday, May 11, 2010**

*Nova Scotia Lighthouse Preservation Society:*

Barry MacDonald, President.

#### TÉMOINS

**Le mardi 27 avril 2010**

*Parcs Canada :*

Larry Ostola, directeur général, Lieux historiques nationaux;  
Darlene Pearson, directrice, Direction des politiques,  
historiques nationaux;  
Norman Shields, gestionnaire, Programmes des phares patrimo-  
Direction des politiques, Lieux historiques nationaux.

**Le mardi 4 mai 2010**

*Union canadienne des employés des transports :*

Christine Collins, présidente nationale;  
Steve Bergh, président, Gardiens de phares de la Colo-  
Britannique.

**Le mardi 11 mai 2010**

*Nova Scotia Lighthouse Preservation Society :*

Barry MacDonald, président.





CA1  
YC28  
-F87

Gouvernement  
Publication



Third Session  
Fortieth Parliament, 2010

Troisième session de la  
quarantième législature, 2010

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Fisheries and Oceans

# Pêches et des océans

*Chair:*

The Honourable BILL ROMPKEY, P.C.

*Président :*

L'honorable BILL ROMPKEY, C.P.

---

Tuesday, June 8, 2010  
Thursday, June 10, 2010 (in camera)

---

Le mardi 8 juin 2010  
Le jeudi 10 juin 2010 (à huis clos)

---

Issue No. 4

---

Fascicule n° 4

### Seventh and eighth meetings on:

### Septième et huitième réunions concernant :

The study on issues relating to the federal government's  
current and evolving policy framework for managing  
Canada's fisheries and oceans  
(Canadian lighthouses)

L'étude sur les questions relatives au cadre stratégique  
en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion  
des pêches et des océans du Canada  
(les phares canadiens)

---

WITNESS:  
(See back cover)

---

TÉMOIN :  
(Voir à l'endos)

## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Bill Rompkey, P.C., *Chair*

The Honourable Dennis Glen Patterson, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(or Tardif)	Nancy Ruth
Dallaire	Poirier
Hubley	Poy
* LeBreton, P.C.	Raine
(or Comeau)	Watt

\* Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Hubley replaced the Honourable Senator Downe (*June 9, 2010*).

The Honourable Senator Downe replaced the Honourable Senator Hubley (*June 3, 2010*).

The Honourable Senator MacDonald replaced the Honourable Senator Andreychuk (*May 13, 2010*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES PÊCHES ET DES OCÉANS

*Président* : L'honorable Bill Rompkey, C.P.

*Vice-président* : L'honorable Dennis Glen Patterson

et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(ou Tardif)	Nancy Ruth
Dallaire	Poirier
Hubley	Poy
* LeBreton, C.P.	Raine
(ou Comeau)	Watt

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Hubley a remplacé l'honorable sénateur Downe (*le 9 juin 2010*).

L'honorable sénateur Downe a remplacé l'honorable sénateur Hubley (*le 3 juin 2010*).

L'honorable sénateur MacDonald a remplacé l'honorable sénateur Andreychuk (*le 13 mai 2010*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, June 8, 2010  
(9)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:11 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Downe, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine, Rompkey, P.C., and Watt (11).

*Also present:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Ceri Au, Communications Officer, Communications Directorate.

*In attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (For complete text of the order of reference, see *proceedings of the committee, Issue No. 1.*) (Canadian lighthouses)

**WITNESS:**

*As an individual:*

John Duncan, Member of Parliament for Vancouver Island North.

Mr. Duncan made a statement and answered questions.

At 7:23 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

OTTAWA, Thursday, June 10, 2010  
(10)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met in camera this day at 9:11 a.m., in room 705, Victoria Building, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, MacDonald, Patterson, Raine and Rompkey, P.C. (5).

*In attendance:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 8 juin 2010  
(9)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 18 h 11, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, Downe, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine, Rompkey, C.P., et Watt (11).

*Également présents :* Du Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement : Claude Emery, analyste; et de la Direction des communications : Ceri Au, agente de communications.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.) (Les phares canadiens)

**TÉMOIN :**

*À titre personnel :*

John Duncan, député, Île de Vancouver-Nord.

M. Duncan fait une déclaration puis répond aux questions.

À 19 h 23, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

OTTAWA, le jeudi 10 juin 2010  
(10)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit à huis clos aujourd'hui, à 9 h 11, dans la salle 705 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, MacDonald, Patterson, Raine et Rompkey, C.P. (5).

*Également présents :* Du Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement : Claude Emery, analyste.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution du gouvernement



policy framework for managing Canada's fisheries and oceans.  
(For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.)

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee considered a draft budget.

After debate, it was agreed that the following special study supplementary budget application (policy framework for managing Canada's fisheries and oceans), for the fiscal year ending March 31, 2011, be adopted and submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budget and Administration:

#### SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 19,000
Transportation and Communications	\$ 366,744
All Other Expenditures	\$ 78,100
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 463,844</b>

At 10:00 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

*La greffière du comité,*

Danielle Labonté

*Clerk of the Committee*

fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada.  
(Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.)

Conformément à l'article 92(2)f) du Règlement, le comité examine une ébauche de budget.

Après débat, il est convenu que le budget supplémentaire pour l'étude spéciale (cadre stratégique pour la gestion des pêches et des océans du Canada), pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2011, soit adopté et présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

#### RÉSUMÉ DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	19 000 \$
Transport et communications	366 744 \$
Autres dépenses	78 100 \$
<b>TOTAL</b>	<b>463 844 \$</b>

À 10 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 8, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:11 p.m. to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (topic: Canadian lighthouses).

**Senator Bill Rompkey** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** We want to welcome Mr. John Duncan, M.P.; rarely do we have a member of the other place before us. We appreciate you coming. We know your interest and passion for this, and we hope to learn from your experience.

We will be going to British Columbia in the fall. We have, of course, heard from British Columbia — not just from Senator Raine but from former Senator Carney — and we are looking forward to that visit.

I would ask you to make your presentation. However, before that, I will go around the table and have people introduce themselves. I am Bill Rompkey, and I am the chair of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

**Senator MacDonald:** I am Senator Michael MacDonald from Nova Scotia, and I am a member of the steering committee.

**Senator Poy:** Senator Vivienne Poy from Ontario.

**Senator Patterson:** Senator Dennis Patterson from Nunavut, and I am privileged to be the deputy chair of this committee.

**Senator Nancy Ruth:** I am Nancy Ruth from Toronto.

**Senator Downe:** I am Percy E. Downe from Charlottetown.

**Senator Cochrane:** I am Ethel Cochrane from Newfoundland and Labrador.

**Senator Poirier:** I am Rose-May Poirier from New Brunswick.

**Senator Raine:** I am Nancy Raine from British Columbia.

**John Duncan, Member of Parliament for Vancouver Island North, as an individual:** My presentation will probably take 13 for 14 minutes. Does that work? I wanted to thank some members of this committee for urging me to make an appearance here or to request an appearance. I think it is appropriate that today is World Oceans Day, and here I am before the Fisheries Committee.

In any case, my riding is Vancouver Island North. It is a very large riding with an extensive coastline, approximately half of the British Columbia coast — half of Vancouver Island and a big

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 8 juin 2010

Le Comité sénatorial des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à 18 h 11 pour étudier les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (sujet : les phares canadiens).

**Le sénateur Bill Rompkey** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Nous voulons souhaiter la bienvenue à M. John Duncan, qui est député; il est rare que nous accueillions des gens venant de l'autre endroit. Nous apprécions votre présence. Nous connaissons l'intérêt et la passion que vous avez pour le sujet et espérons pouvoir profiter de votre expérience.

Nous allons nous rendre en Colombie-Britannique à l'automne. Bien entendu, nous avons entendu des témoins de la Colombie-Britannique — non pas seulement le sénateur Raine, mais aussi l'ex-sénateur Carney — et nous avons bien hâte d'y aller.

Je vous demanderais de présenter une déclaration. Avant, par contre, je ferai un tour de table en demandant aux gens de se présenter. Je m'appelle Bill Rompkey et je suis président du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

**Le sénateur MacDonald :** Je suis le sénateur Michael MacDonald de la Nouvelle-Écosse et je suis membre du comité directeur.

**Le sénateur Poy :** Le sénateur Vivienne Poy de l'Ontario.

**Le sénateur Patterson :** Je suis le sénateur Dennis Patterson du Nunavut et j'ai le privilège d'être le vice-président du comité.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je suis Nancy Ruth de Toronto.

**Le sénateur Downe :** Je suis Percy E. Downe de Charlottetown.

**Le sénateur Cochrane :** Je suis Ethel Cochrane de Terre-Neuve-et-Labrador.

**Le sénateur Poirier :** Je suis Rose-May Poirier du Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur Raine :** Je suis Nancy Raine de la Colombie-Britannique.

**John Duncan, député, Île de Vancouver-Nord, à titre personnel :** Ma déclaration prendra probablement 13 ou 14 minutes. Est-ce que ça vous convient? Je tiens à remercier certains des membres de votre comité de m'avoir exhorté à venir témoigner ou de m'avoir demandé de le faire. Il est particulièrement indiqué que je me retrouve aujourd'hui devant le Comité des pêches en cette Journée mondiale des océans.

Quoi qu'il en soit, ma circonscription est celle de l'Île de Vancouver-Nord. C'est une circonscription très vaste qui englobe un long littoral — la moitié environ des côtes de la Colombie-

chunk of the B.C. mainland coast. It has more than 52,000 square kilometres, which is nearly as large as Nova Scotia.

It includes the northern half of Vancouver Island and a significant portion of B.C.'s central coast. The vast majority of this coastline is isolated and inaccessible except by air or sea, with only scattered permanent human settlements.

However, the area is not empty. Forestry, aquaculture, mining, power generation, commercial and recreational fishing and tourism activities all take place here, and they all rely on coastal waterways and airways to move people, equipment, supplies and products where they need to be. There is also a great deal of through traffic. Whether it is ferries and cruise ships moving people or ships and barges moving goods that connect us to the global economy, our coastal waters are the lifeblood of our local and national economies.

For the people living in the small First Nations settlements and other communities up and down the coast, travelling by boat or small plane is a necessity, not a luxury. As the recent tragedy in Ahousat shows, people living in these areas face risks in their everyday lives that those who live in cities simply cannot imagine.

Before entering politics, I worked in coastal B.C. logging operations for 20 years, and I have been in many uncomfortable situations. I have also had friends, colleagues and family killed in helicopters, float planes and boats. Here the costs of safety are measured in lives, not dollars.

My involvement with light stations goes back to the early 1990s. Light station de-staffing was being considered then, as it is now, and it quickly became apparent to me that this was a galvanizing issue for the people that I represent. Even groups that were normally at odds with one another were united in their opposition to light station de-staffing. It was clear that the people of B.C. cared about staffed light stations — a lot.

I collaborated with Senator Carney, Senator Forestall, John Cummins, M.P. and Bob Ringma, M.P. Years before the merger of the Progressive Conservative Party and the Canadian Alliance, one thing drew us together: light stations on the B.C. coast.

We formed an ad hoc committee as a means of giving voice to the many coastal residents who opposed de-staffing. The resulting report, which I am tabling before your committee today in both official languages, was instrumental in the decision to halt the de-staffing initiative of the government of the day.

Britannique —, la moitié de l'île de Vancouver et une bonne part de la côte continentale de la Colombie-Britannique. Elle fait plus de 52 000 kilomètres carrés, ce qui représente presque la superficie de la Nouvelle-Écosse.

Elle englobe la moitié nord de l'île de Vancouver et une part importante de la côte centrale de la province. La très grande partie de cette côte est isolée et inaccessible, sauf par voie aérienne ou maritime; elle ne compte que quelques établissements permanents, ici et là.

Par contre, la région n'est pas vide. L'exploitation forestière, l'aquaculture, l'exploitation minière, la production d'électricité, le tourisme et la pêche commerciale et récréative sont autant d'activités qui s'y déroulent et qui, toutes, dépendent des voies navigables et voies aériennes de la côte pour acheminer à destination les gens, le matériel, les vivres et les produits voulus. De même, la circulation de transit y est assez importante. Qu'il s'agisse de traversiers ou de bateaux de croisière transportant des gens ou encore de cargos ou de barges transportant des biens qui nous relient à l'économie mondiale, nos eaux côtières constituent un élément vital de nos économies locales et nationale.

Pour les résidents des petits établissements des Premières nations et autres le long de la côte, voyager par bateau ou par avion constitue non pas un luxe, mais une nécessité. Comme la tragédie qui vient de se produire à Ahousat le montre, les gens dans ces secteurs sont exposés quotidiennement à des risques que les citoyens n'arrivent simplement pas à imaginer.

Avant de me lancer en politique, j'ai travaillé dans l'exploitation forestière sur la côte de la Colombie-Britannique pendant 20 ans; je me suis souvent retrouvé dans des situations difficiles. J'ai des amis, des collègues et des parents qui ont péri à bord d'hélicoptères, d'hydravions et de bateaux. Le prix de la sécurité se mesure ici en vies et non pas en dollars.

J'ai affaire aux phares depuis le début des années 1990. Le retrait des gardiens de phare était envisagé à l'époque, comme il l'est aujourd'hui, et je me suis vite aperçu que la question mobilisait les gens que je représente. Même les groupes qui étaient normalement antagonistes étaient unis dans leur opposition au projet de retrait des gardiens de phare. Cela ne faisait aucun doute, les gens de la Colombie-Britannique tenaient — beaucoup — aux phares dotés d'un gardien.

J'ai collaboré avec le sénateur Carney, le sénateur Forestall, le député John Cummins et le député Bob Ringma. Des années avant la fusion du Parti progressiste-conservateur et de l'Alliance canadienne, il y a une question qui nous rassemblait : les phares de la côte de la Colombie-Britannique.

Nous avons créé un comité ad hoc pour que les nombreux résidents de la côte puissent exprimer leur opposition au projet de retrait des gardiens. Le rapport ayant découlé de l'initiative, que je dépose à l'intention de votre comité aujourd'hui dans les deux langues officielles, a été un facteur capital dans la décision prise par le gouvernement à l'époque, soit de cesser d'éliminer les postes de gardien de phare.



I am also tabling a copy of the current Conservative Party policy on light stations, which I originally presented to the 2005 convention in Montreal, where it received overwhelming support.

Fifteen years have now passed since the ad hoc committee completed its report, and it is worth considering what exactly has changed.

In B.C., we still rely on our coastal waterways and airways. There are actually fewer permanent isolated settlements there than there once were, but at the same time, the forest industry is more mobile and therefore more reliant on coastal travel than ever. Independent power projects are also appearing on the coast in response to calls for low carbon energy sources. These will be a major source of activity for years to come, but they were not even part of the picture 15 years ago.

There have been many geopolitical changes and the importance of securing our borders is more important than ever. Keeping our borders secure has become essential to both public safety and our economic security. Having eyes and ears on all of our borders has become integral to this.

There have also been changes in technology, which, we are told, makes a difference. However, I would urge caution in this regard.

This committee has heard evidence that statistically there is no difference between staffed and automated light stations when it comes to reliability. I would like to point out to the committee that statistics can only tell you something about what is being measured. They cannot tell you anything about whether you are measuring the right thing.

For example, statistically speaking, you are just as likely to get into a car accident if you are wearing your seat belt as if you are not. Would you conclude from this there is no good reason to wear a seat belt? The statistic is not telling you what you need to know. Accident statistics tell you nothing about the real value of a seat belt. However, when you are driving and everything suddenly starts to go wrong, it is pretty clear what the measure of its value really is.

The Coast Guard may define the reliability of a light in terms of the time that the light is not functioning, but if we want to determine the impacts of automation, we must ask ourselves if we are measuring the right thing. If the light is on but it is not powerful enough to be seen in difficult conditions, how well is it actually functioning? If the light is on but covered in snow or obscured by condensation, how reliable is it?

What of the weather? Mariners rely on more than just navigational aids to ensure their safety. Knowing the weather conditions is critical to making smart decisions on the water. Because they are strategically located, lightkeepers are able to

Je dépose aussi un exemplaire du texte de la politique du Parti conservateur à propos des phares, que j'ai présenté la première fois au congrès de 2005, à Montréal, où il a reçu l'appui d'une majorité écrasante.

Quinze années se sont écoulées depuis que le comité ad hoc a mis la dernière main à son rapport, et il vaut la peine de s'attarder à ce qui a changé au juste depuis.

En Colombie-Britannique, nous comptons toujours sur nos voies navigables et aériennes côtières. De fait, le nombre d'établissements permanents qui sont isolés est moins élevé qu'auparavant, mais, en même temps, l'industrie forestière est plus mobile et donc plus dépendante que jamais du transport côtier. La demande de sources d'énergie faible en carbone est par ailleurs à l'origine de projets énergétiques indépendants. Ce sera une grande source d'activités pour les années à venir, mais ça n'existait même pas il y a 15 ans.

Les changements géopolitiques ont été nombreux depuis, et il est plus important que jamais pour nous d'assurer la sécurité de nos frontières. La sécurité de nos frontières est devenue essentielle tant pour la sécurité du public que pour notre sécurité économique. Le fait de poster des yeux et des oreilles tout le long de la côte fait partie intégrale de l'exercice.

De même, il y a eu une certaine évolution de la technique, qui, nous dit-on, change la donne. Je vous inciterais par contre à envisager cela avec prudence.

Des témoins ont dit au comité que, du point de vue de la fiabilité, il n'y a pas de différence statistique entre le phare automatisé et le phare avec gardien. Je voudrais souligner au comité que les statistiques ne nous renseignent que sur ce qui est mesuré. Ils ne nous disent pas si nous mesurons la bonne chose.

Par exemple, sur le plan statistique, celui qui porte sa ceinture de sécurité en voiture est aussi susceptible d'être impliqué dans un accident que celui qui ne la porte pas. Iriez-vous conclure que ce n'est pas une bonne raison pour porter une ceinture de sécurité? La statistique ne vous dit pas ce que vous voulez savoir. Les statistiques relatives aux accidents ne nous disent rien de la valeur réelle d'une ceinture de sécurité. Par contre, si vous êtes en train de conduire et que, subitement, tout va mal, la valeur réelle du dispositif apparaît alors assez clairement.

La Garde côtière définit peut-être la fiabilité d'un phare en comptant le temps pendant qu'il ne fonctionne pas, mais, si nous voulons déterminer les conséquences de l'automatisation des phares, nous devons nous demander si nous mesurons la bonne chose. Si le phare est fonctionnel, mais que la lumière qu'il dégage n'est pas assez puissante pour être vue dans des conditions difficiles, jusqu'à quel point peut-on dire qu'il fonctionne vraiment? Si le phare produit la lumière, mais que la neige ou la condensation l'obscurcit, jusqu'à quel point est-il fiable?

Qu'en est-il de la météo? Les marins ne comptent pas que sur des aides à la navigation pour veiller à leur propre sécurité. Connaître les conditions météo est capital pour prendre des décisions éclairées sur les eaux. Étant donné qu'ils se trouvent à

provide accurate, real-time weather reports — and weather fronts, I might add — to mariners and aviators at critical times in the decision-making process.

This is important. Knowing when it is safe to head out means that commercial traffic can operate more efficiently; and knowing when to shelter can mean the difference between life and death.

I had not planned on talking about this, but I know there was a question about the Queen Charlotte Islands. I spent five years living and working in the Charlottes, which is Haida Gwaii now. We made a long helicopter trip to Ninistints, which is Anthony Island. That is where the totems are — at the south end, close to Cape St. James.

I was enjoying the scenery; it is a remote, very special place. Then the pilot said, "We have to leave, and we have to leave right now because if we do not, we might be here until at least tomorrow." That is how quickly a front can move in. We basically outraced the weather in a helicopter. We still miss Cape St. James light station. That one was de-staffed quite some time ago.

For mariners and aviators, the weather is not just a data set. When you are in a remote and isolated coastal area and the weather moves in, small problems can become big problems in a hurry. Without good information, mariners who are trying to keep schedules or looking at their bottom line or just wanting to get home to their families are more likely to put themselves in harm's way.

How can you measure the number of lives saved by people making the difficult but smart decision to not fly or not go out on the water at a critical time?

Flying from Port Hardy to Bella Coola takes one past Cape Caution. The weather there is often totally different than at either end. This is just one example. The B.C. coast has been called the most challenging place in the world to fly.

Now we enter a gray area. The Coast Guard may rightly claim that collecting weather information is not within their core mandate, but making this information available is critical to mariner safety, and that is most definitely within their mandate.

It often happens in the real world that things do not easily fit into the exclusive mandate of one government department or another. In these cases, we can choose either to let them fall through the cracks, or we can choose to find some way to make them work.

un emplacement stratégique, les gardiens de phare sont en mesure de fournir des bulletins de météo précis en temps réel — et des nouvelles sur les fronts météorologiques, j'ajouterais — aux marins et aviateurs à des moments critiques du processus décisionnel.

Cela est important. En sachant à quel moment elle peut partir en toute sécurité, l'industrie commerciale de la navigation et de l'aviation peut fonctionner de façon plus efficace; et en sachant à quel moment opter pour l'abri, elle peut carrément éviter la mort.

Je n'avais pas prévu en parler, mais je sais qu'il y a une question qui se pose à propos des Îles de la Reine-Charlotte. J'ai vécu et j'ai travaillé pendant cinq ans dans ces îles, qui s'appellent maintenant Haida Gwaii. Nous avons fait un long voyage en hélicoptère jusqu'à Ninistints, c'est-à-dire l'île Anthony. C'est là que se trouvent les totems — à la pointe sud, près du cap St. James.

J'admire le paysage; c'est un lieu reculé, et très particulier. Puis, le pilote a dit : « Il faut s'en aller et il faut le faire tout de suite, sinon, nous allons peut-être être pris là jusqu'à demain au moins. » C'est vous dire à quel point un front peut arriver rapidement. Essentiellement, nous avons gagné la course contre le front qui arrivait, en hélicoptère. Le phare du cap St. James nous manque encore. Le gardien de celui-là n'y est plus depuis un bon moment déjà.

Du point de vue des marins et des aviateurs, la météo n'est pas qu'un ensemble de données. Si vous vous retrouvez dans un secteur côtier isolé et qu'un front arrive, un petit problème peut prendre toute une ampleur dans le temps de le dire. Privés de bonnes informations, les marins qui essaient de respecter leur horaire ou qui ont à cœur leur seuil de rentabilité ou souhaitent simplement entrer à la maison voir leur famille sont plus susceptibles de se retrouver en eaux troubles.

Comment mesurer le nombre de vies épargnées par le fait que des gens ont pris la décision difficile mais éclairée de ne pas décoller ou se lancer sur les eaux à un moment critique?

Pour aller de Port Hardy à Bella Coola en avion, il faut passer au-dessus du cap Caution. Souvent, le temps y est tout à fait différent de ce qu'il peut être au point de départ et à destination. Ce n'est qu'un exemple. Il a été dit de la côte de la Colombie-Britannique que c'est le lieu le plus retors pour la navigation aérienne dans le monde.

Maintenant, nous entrons dans une zone grise. La Garde côtière fera peut-être valoir à juste titre que les renseignements météorologiques ne relèvent pas de son mandat fondamentalement, mais la transmission de ces informations est capitale pour la sécurité des marins, ce qui s'inscrit certainement dans son mandat.

Dans la vraie vie, il arrive souvent que les choses n'entrent pas parfaitement dans le mandat précis d'un ministère ou un autre. Dans pareils cas, nous pouvons soit laisser la question tomber entre les mailles du filet, soit trouver une façon de régler le problème.



I have long advocated a whole-of-government approach to the staffing of light stations. Instead of arguing about whose mandate they fall under, we should be focusing on the value that lightkeepers provide to our government as a whole and then finding a way to make it work.

I fear that as long as light stations continue to be eyed as targets for de-staffing, there will be pressure to narrow their mandate to justify this goal. Instead of looking for better reasons to get rid of lightkeepers, we should be looking for better ways to maximize their utility.

In B.C., light stations are flying the flag of Canada in areas with little human presence, let alone federal presence.

Lightkeepers not only fulfill a vital function in marine safety, but they also contribute or have the potential to contribute much to forwarding many goals of government. They are valuable eyes and ears. They provide support to Fisheries and Oceans Canada, Environment Canada, the Royal Canadian Mounted Police and National Defence. They are present to observe and report anything out of the ordinary, such as oil spills, suspicious activities or whether a plane or vessel had passed by. They have pre-empted or narrowed massive search and rescue missions by their observations. How do you account for that in terms of money that was never spent?

This standing committee will be well served by going to remote B.C. light stations, and most of them are very remote. Travelling to the affected regions will also give the committee the opportunity to hear from individuals whose lives and livelihoods are regularly affected by the services that lightkeepers provide.

I am tabling a further submission that went to NAV CANADA from me in early 2009, when they were conducting their airport traffic services review of the Port Hardy Airport. I include this submission as it describes that part of the coast from an aviation-focused perspective and tends to reinforce my discussion.

As was the case with NAV CANADA after their flight service station staffing review at Port Hardy, I hope that the committee similarly recommends retention of current staffing at the light stations.

That concludes my remarks.

**The Chair:** Thank you. You mentioned a point that I had not thought about before, or not thought about enough, and that is the multiple roles of lightkeepers. It brought to mind the study that we did in the Arctic and our encounter with the Canadian Rangers because they too have multiple roles. They have a role in search and rescue and in oil spill cleanup, and the Canadian Rangers in the northern communities are more or less the

Depuis longtemps, je préconise une approche pangouvernementale de la dotation des phares. Plutôt que d'argumenter afin de savoir qui est responsable de la question, nous devrions nous attacher à la valeur que nos gardiens de phare procurent à notre gouvernement dans son ensemble et essayer de trouver une façon de faire fonctionner les choses.

Tant et aussi longtemps que les phares demeureront la cible de projets de retrait des gardiens, je crains que, pour justifier ce but, des pressions soient exercées pour en restreindre le mandat. Plutôt que de trouver de meilleures raisons de se défaire des gardiens de phare, nous devrions trouver des meilleures façons de maximiser leur utilité.

En Colombie-Britannique, le drapeau canadien flotte au-dessus des phares dans des secteurs où il y a peu de présence humaine, encore moins de présence fédérale.

Non seulement les gardiens de phare exercent une fonction capitale du point de vue de la sécurité maritime, mais, en plus, ils apportent ou peuvent apporter beaucoup aux progrès du gouvernement sur de nombreux fronts. Ce sont des yeux et des oreilles sur place, chose précieuse. Les gardiens de phare soutiennent Pêches et Océans Canada, Environnement Canada, la Gendarmerie royale du Canada et la Défense nationale. Ils sont présents, à même d'observer et de signaler toute chose exceptionnelle, par exemple un déversement de pétrole, des activités douteuses ou le passage d'un bateau ou d'un avion. Par leurs observations, ils ont déjà permis de restreindre ou d'éviter de vastes missions de recherche et de sauvetage. Comment calculer l'argent qui a ainsi pu être épargné?

Le comité permanent a tout intérêt à aller voir les phares de régions éloignées de la Colombie-Britannique, la plupart d'entre eux étant très éloignés des grands centres. Faire un voyage dans les régions touchées permettrait aussi au comité d'entendre le point de vue de personnes dont la vie et le gagne-pain tiennent périodiquement aux services des gardiens de phare.

Je dépose aussi un document que j'ai envoyé moi-même à NAV CANADA au début de 2009, au moment où l'organisme procédait à son examen des services de circulation aéroportuaire à l'aéroport de Port Hardy. J'inclus le document, car il décrit cette partie-là de la côte du point de vue de l'aviateur et tend à confirmer les arguments que je mets de l'avant.

Comme cela a été le cas pour NAV CANADA après l'examen de la dotation de station d'information de vol à Port Hardy, j'espère que le comité recommandera aussi que nous conservions une présence humaine dans les phares.

Voilà qui conclut ma déclaration.

**Le président :** Merci. À un moment donné, vous avez mentionné une chose à laquelle je n'avais pas pensé, ou suffisamment pensé, soit le fait que les gardiens de phare jouent de multiples rôles. Cela m'a rappelé l'étude que nous avons faite dans l'Arctique et notre rencontre avec les Rangers canadiens, qui, eux aussi, jouent de multiples rôles. Ils ont un rôle à jouer dans les missions de recherche et de sauvetage de même que dans



auxiliary Coast Guard. Not many people live in small Arctic communities, so people tend to move between those government entities fairly easily.

We are talking about lightkeepers that belong to the Canadian Coast Guard, but you make the point that they do not only do the work of the Coast Guard. I wanted to make that analogy. In Arctic communities, groups also do multiple tasks. One of the questions for us, therefore, is what category should lightkeepers be in in the future. That is just an interesting idea that I wanted to put on the table before we hear from Senator Watt.

**Mr. Duncan:** Could I make a comment on your comment, please? In other ways, the federal government recognizes the isolation of our coastline. For example, you talk about Canadian Rangers as if they are a northern phenomenon. We have Canadian Rangers on this part of the coast from small communities such as Tahsis and on the north end of the island. They go out on exercises, and they have provided important sovereignty information to authorities that often deals with illegal drug landings, et cetera. It is a sovereignty exercise. Having no presence other than a partial presence may be the difference here. There is a real sovereignty question, I believe.

**Senator Watt:** Welcome to this committee. I was not here during the early part of your presentation, so I might be moving in the direction of things that you have already covered, but nevertheless I will go through that exercise.

I have noticed that you have not changed your opinion from the last time that we met.

**Mr. Duncan:** No, and I should probably declare my bias here because 41 per cent of the staffed light stations on the B.C. coast are in my riding.

**Senator Watt:** Obviously you have had a very strong opinion in the past about de-staffing. You have been a proponent for keeping staff on the light, and you have been urging the expansion of the roles of the lightkeepers beyond their traditional duties. You illustrated that they could continue to do what they are doing, but their roles could be expanded. I would like to hear more details on that aspect of what else they can do other than what they are doing today. I do believe that those lighthouses are also not only lighthouses for the purpose of marine activities in the surrounding areas, but they are also very important to aviation, from what I understand. I wonder if you could expand more on that to let the committee know about those matters. Where do you see the expansion taking place?

les projets de nettoyage en cas de déversement de pétrole, et les Rangers canadiens représentent plus ou moins une garde côtière auxiliaire dans les localités du Nord. Les habitants des petites collectivités de l'Arctique ne sont pas très nombreux, de sorte que les gens ont tendance à passer assez facilement d'une entité gouvernementale à l'autre.

Nous parlons de gardiens de phare qui font partie de la Garde côtière canadienne, mais vous dites qu'ils ne font pas uniquement du travail pour la Garde côtière. Je voulais faire cette analogie-là. Dans les collectivités de l'Arctique, il y a aussi des groupes qui prennent en charge de multiples tâches. Nous nous posons donc la question suivante, entre autres : dans quelle catégorie les gardiens de phare devraient-ils se retrouver à l'avenir? C'est seulement une idée intéressante que je voulais proposer avant que nous écoutions le sénateur Watt.

**M. Duncan :** Puis-je faire une observation à propos de votre observation? À certains autres égards, le gouvernement fédéral reconnaît l'isolement de notre côte. Vous évoquez le cas des Rangers canadiens, comme s'il s'agissait d'un phénomène présent dans le Nord. Il y a des Rangers canadiens dans ce secteur de la côte, dans les petites localités comme Tahsis et du côté nord de l'île. Ils procèdent à des exercices, et ils ont déjà donné aux autorités des renseignements importants du point de vue de la souveraineté canadienne, souvent en rapport avec le débarquement de drogues illégales. C'est un exercice de protection de la souveraineté du pays. Ce qu'il faut savoir ici, c'est qu'il vaut peut-être mieux avoir une présence partielle que d'être totalement absent. La question de la souveraineté se pose vraiment, à mon avis.

**Le sénateur Watt :** Bienvenue au comité. Je n'étais pas présent durant la première partie de votre exposé; je vais donc peut-être évoquer des choses que vous avez déjà abordées, mais je dois quand même les évoquer.

Je remarque que vous n'avez pas changé d'avis depuis la dernière fois où nous nous sommes rencontrés.

**M. Duncan :** Non, et il vaudrait peut-être mieux que je déclare mon intérêt dans l'affaire : 41 p. 100 des phares avec gardiens sur la côte de la Colombie-Britannique se trouvent dans ma circonscription.

**Le sénateur Watt :** Évidemment, vous avez eu par le passé une opinion très tranchée sur la question du retrait des gardiens. Vous avez préconisé le maintien en poste des gardiens de phare et vous nous exhortez à élargir le rôle des gardiens au-delà de leurs fonctions classiques. Vous avez affirmé qu'ils pourraient continuer à exercer les fonctions qu'ils exercent actuellement, mais que leurs rôles pourraient être élargis. J'aimerais en savoir plus sur ce que les gardiens pourraient faire en dehors de ce qu'ils font aujourd'hui. Je crois que les phares en question sont utiles aux activités maritimes dans les secteurs avoisinants, mais qu'ils sont aussi très importants du point de vue de l'aviation, si j'ai bien compris. Je me demande si vous pourriez en dire davantage au comité à ce sujet. En quoi précisément le rôle en question serait-il élargi?

**Mr. Duncan:** Thank you for that. A rapidly growing recreational community likes isolation and remoteness. We have many kayakers on the B.C. coast who are not used to the adversity that they often face. They are in for a big surprise when they get into storm events quickly. We have had many fatalities from that community. It is clear that they can count on the staffed light stations when they are in trouble. If they can at least get there, they have communication, food and warmth.

Aviation input to current weather reporting and visual reporting are crucial to the small aviator. Such information comes out of the flight services centre in Port Hardy, for example. There is no airport between Port Hardy and Prince Rupert on the coast, which is a huge distance.

I was flying in a twin engine Cessna 310 with no floats. It was clear in Bella Coola and in Port Hardy, but we got into a situation where we had to retreat at Cape Caution. We had already invested a great deal of time and fuel to get that far, but we had to come back. If you take a chance, you are doing all the wrong things. When we returned to Port Hardy, we gave flight services our information, and they talked to the lightkeepers to determine what was happening between the two places. Currently, there is no other place to acquire that information.

One of my colleagues talked to me today after he had read my submission. He said, "You are absolutely right on about the floatplanes." People do not appreciate how many coastal floatplanes coastal British Columbia has and how crucial they are because they are the only transportation route for many communities.

**Senator Watt:** Let us suppose that we go in the direction of de-staffing and there is no one in the light station to answer a call from a small plane that, for example, finds itself immersed in fog. What is the alternative for the pilot who is partially lost and needing information? What is the next recourse if that information is not available?

**Mr. Duncan:** The aviators talk to each other, but someone has to be first in the area.

**Senator Watt:** If it is not in the location, what can they do? Very little, I suppose.

**Mr. Duncan:** They have to operate with less information.

**Senator Watt:** Thank you.

**Senator Poy:** Do you think that de-staffed light stations should be re-staffed?

**Mr. Duncan:** No, because if any length of time has gone by since it was staffed, it is too late. When you de-staff, you lose the light, the structure and the house. You lose everything. I believe

**M. Duncan :** Merci de poser la question. De plus en plus, les adeptes du plein air apprécient l'isolement et l'éloignement de certains lieux. Les kayakistes qui se retrouvent le long de la côte de la Colombie-Britannique ne sont pas habitués à l'adversité qu'ils finissent souvent par devoir combattre. Une tempête est vite arrivée; leur surprise peut être grande. Il y a de nombreuses morts à déplorer de ce côté-là. Ce qui est évident, c'est qu'ils peuvent compter sur les phares avec gardiens lorsqu'ils se trouvent en difficulté. S'ils peuvent au moins se rendre aux phares, ils ont accès à des moyens de communication, à de la nourriture et à de la chaleur.

Les observations visuelles et les bulletins météo à jour revêtent une importance capitale pour le petit aviateur. Les informations en question proviennent du centre d'assistance aux vols de Port Hardy, par exemple. Il n'y a pas d'aéroports entre Port Hardy et Prince Rupert le long de la côte, la distance entre les deux lieux étant énorme.

Je pilotais un Cessna 310 bimoteur, sans flotteurs. Le temps était dégagé à Bella Coola et à Port Hardy, mais nous avons commencé à avoir des difficultés, si bien qu'il fallait revenir vers le cap Caution. Nous avions déjà consacré beaucoup de temps et de combustible au chemin parcouru, mais il fallait revenir. Si vous courez un risque du genre, vous vous plantez sur toute la ligne. De retour à Port Hardy, nous avons donné nos renseignements aux services d'assistance aux vols, dont les responsables ont parlé aux gardiens des phares pour déterminer ce qui se passait entre les deux endroits. En ce moment, il n'y a pas d'autres sources pour qui cherche seul ces renseignements-là.

Un de mes collègues m'a parlé aujourd'hui, après avoir lu mon mémoire. Il a dit : « Tu as tout à fait raison pour ce qui est des hydravions. » Les gens ne se rendent pas compte à quel point les hydravions sont nombreux sur la côte en Colombie-Britannique, ni l'importance capitale que revêtent ces appareils, étant donné que c'est la seule voie de transport qui mène à un grand nombre de localités.

**Le sénateur Watt :** Présignons que nous retirons les gardiens des phares et que personne n'est présent au phare pour répondre à l'appel du pilote d'un petit avion qui, par exemple, se retrouve en plein brouillard. Quelle est la solution de rechange du pilote qui est perdu et qui a besoin d'information? Que peut-il faire alors, si cette information-là n'est pas accessible?

**M. Duncan :** Les pilotes se parlent entre eux, mais quelqu'un doit y être en premier.

**Le sénateur Watt :** Si ça manque à cet endroit-là, que peuvent-ils faire? Très peu de choses, je suppose.

**M. Duncan :** Ils doivent fonctionner en ayant moins d'information.

**Le sénateur Watt :** Merci.

**Le sénateur Poy :** Croyez-vous qu'il faut remettre un gardien dans les phares où on les a retirés?

**M. Duncan :** Non, dans la mesure où un certain temps s'est écoulé depuis que le gardien y était, il est trop tard. Si vous retirez le gardien du phare, vous perdez le feu, la structure et la maison.



that there are five buildings to every staffed light station. In a short time, you are unable to reverse the de-staffing. The last round of de-staffing was quite some time ago, so I do not think it is realistic to try to re-staff.

**Senator Poy:** You talked about the multiple roles of the staff of light stations. Currently, they are under the Canadian Coast Guard. They put flags on the remote light stations to indicate Canadian sovereignty. Could they not fall under another umbrella such as the navy? If they are under different departments at the same time, then they share the cost.

**Mr. Duncan:** Yes, I think that is something this committee certainly should consider. The Coast Guard has always been the home of the light stations, but the Coast Guard has not always been a part of Fisheries and Oceans Canada. Since I have been in Ottawa, it moved from Transport Canada to Fisheries and Oceans Canada, DFO.

**Senator Poy:** Different departments could share the costs. Some of the very old lighthouses could be made into historic monuments that would fall under a different department. These costs could be shared.

**Mr. Duncan:** That has occurred. We have some designated heritage light stations and others that have been taken over by adjacent communities. Many are in that category. Of the 27 staffed light stations on the B.C. coast, not many would be candidates for adoption because they are so isolated and remote.

**Senator Poy:** Is that because people cannot get there?

**Mr. Duncan:** Yes. If they are on a remote stretch of coast and you cannot drive to them, the idea would not be practical.

**Senator Poy:** You mentioned floatplanes, which depend on the light stations when they come in. Is that correct?

**Mr. Duncan:** Yes. It goes beyond the built-in mechanism. From time to time, the regular users of our coast will phone directly. They have an informal communication with the lightkeepers. I do not know whether that is formally authorized, but it happens often.

**Senator Poy:** They use radios to make their calls. Do they ask for the weather reports in that area?

**Mr. Duncan:** Yes. Cell coverage on the water can be decent at times on some parts of the coast, but in many areas of the coast, you cannot find cellular service. You find a little more coverage when you are up in a floatplane, but other than that, you are relying on being somewhere with the facilities for communication.

I know that the pilots have an informal network.

Vous perdez tout. Je crois qu'il y a cinq bâtiments pour chaque phare où il y a un gardien. En peu de temps, il n'est plus possible de redresser la situation. Le dernier volet du projet de retrait des gardiens a eu lieu il y a un bon moment déjà; à mon avis, il n'est pas réaliste de penser qu'on peut remettre des gardiens là.

**Le sénateur Poy :** Vous avez parlé des multiples rôles que joue le personnel des phares. En ce moment, il relève de la Garde côtière canadienne. Le drapeau flotte au-dessus des phares en régions éloignées, pour indiquer la souveraineté canadienne. Ne pourrait-il pas relever de la marine, par exemple? S'il relève de plusieurs ministères en même temps, les ministères en question peuvent assumer conjointement les coûts.

**M. Duncan :** Oui, c'est une chose que le comité devrait certainement envisager à mon avis. La Garde côtière a toujours été responsable des phares, mais elle n'a pas toujours fait partie de Pêches et Océans Canada. Depuis que je suis à Ottawa, elle est passée de Transports Canada à Pêches et Océans Canada, le MPO.

**Le sénateur Poy :** Différents ministères pourraient se répartir les coûts. Certains des très vieux phares pourraient être convertis en monuments historiques qui relèveraient d'un autre ministère. Ces coûts-là pourraient être assumés conjointement aussi.

**M. Duncan :** Cela s'est déjà fait. Il y a des phares désignés comme étant d'intérêt patrimonial et d'autres que les localités adjacentes ont pris en charge. Bon nombre entrent dans cette catégorie-là. Des 27 phares avec gardiens qui se trouvent le long de la côte de la Colombie-Britannique, rares sont ceux qui pourraient être adoptés de cette façon, car ils sont à ce point isolés et éloignés.

**Le sénateur Poy :** C'est parce que les gens ne peuvent s'y rendre?

**M. Duncan :** Oui. S'ils se trouvent sur un segment éloigné de la côte auquel on ne peut accéder en voiture, l'idée ne serait pas pratique.

**Le sénateur Poy :** Vous avez parlé des hydravions, qui dépendent des phares à leur arrivée dans le secteur. C'est bien cela?

**M. Duncan :** Oui. Il n'y a pas que le mécanisme intégré qui entre en jeu. De temps à autre, les habitués de notre côte vont téléphoner directement. Ils échangent des renseignements avec les gardiens de phare. Je ne sais pas si c'est officiellement autorisé, mais ça se fait souvent.

**Le sénateur Poy :** Ils s'appellent par radio. Est-ce qu'ils demandent le bulletin météo dans le secteur?

**M. Duncan :** Oui. Le fonctionnement du téléphone cellulaire peut être assez bon sur les eaux à certains endroits le long de la côte, mais, souvent, il n'y a pas de service. C'est un peu mieux quand on se trouve dans un hydravion, mais autrement, il faut compter sur le fait qu'on se trouve là où il y a les installations pour communiquer.

Je sais que les pilotes ont un réseau officieux.



**Senator Poy:** What are the hours of lightkeepers? Is it the case that after a certain hour, calls are not answered?

**Mr. Duncan:** I know that Steve Bergh, the president of BC Lightkeepers, appeared before the committee. His light station is in my area at Chatham Point. He responded well to all of these questions, much better than I would be able to in terms of hours and duties.

**Senator Cochrane:** Mr. Duncan, has there been any de-staffing of lighthouses on the B.C. coast already?

**Mr. Duncan:** Yes, there has. One of the last ones was Cape St. James, at the south end of the Haida Gwaii, which I referenced earlier. In 1994, there was an initiative to de-staff the rest, and that was put on hold. The government made a statement, probably in 1995, after much public debate and discussion, not to proceed.

**Senator Cochrane:** Is it only Cape St. James that was de-staffed?

**Mr. Duncan:** No, others were as well.

**Senator Cochrane:** Were there any consequences as a result of the de-staffing?

**Mr. Duncan:** That was before I paid much attention to the subject. However, I would say that the loss of Cape St. James has been significant for the fishing community and for the mariners and aviators.

**Senator Cochrane:** Have they filed any complaints?

**Mr. Duncan:** I do not know. Is there a process to do that other than political?

**Senator Cochrane:** Perhaps there is in the Coast Guard or DFO.

**Mr. Duncan:** I am not sure.

**Senator Cochrane:** Is it possible that some staffed lighthouses, because of their location, may be more necessary than others?

**Mr. Duncan:** Yes. I think the more remote and the more isolated the lighthouses are, the more necessary they are because often they are the only presence. Those are the lighthouses where having a human presence saves expensive servicing by helicopter or other methodology.

The argument the other way is that you have to take people in and out, which is an added cost as well. It is a difficult accounting exercise.

**Senator Cochrane:** How is the West Coast different from the East Coast, in your opinion?

**Mr. Duncan:** The B.C. coast is more isolated and more remote, generally speaking. I do not know that that is true in each and every case, but I believe that to be largely true.

**Le sénateur Poy :** Quelles sont les heures de travail des gardiens de phare? Après une certaine heure, les appels restent-ils sans réponse?

**M. Duncan :** Je sais que le président du regroupement des gardiens de phare de la Colombie-Britannique, Steve Bergh, est venu témoigner devant le comité. Son phare est dans mon coin, à Chatham Point. Il a bien répondu à toutes ces questions, nettement mieux que je ne saurais le faire si je me mets à vous parler des heures et des fonctions de ces gens-là.

**Le sénateur Cochrane :** Monsieur Duncan, est-ce que certains gardiens ont déjà été retirés des phares le long de la côte en Colombie-Britannique?

**M. Duncan :** Oui. Dans un des derniers cas, c'était au cap St. James, à la pointe sud de Haida Gwaii, dont j'ai parlé plus tôt. En 1994, il y avait un projet qui visait à retirer les autres, mais cela a été mis en suspens. Le gouvernement a déclaré, probablement en 1995, qu'il n'irait pas de l'avant avec le projet après une discussion et un débat publics nourris à cet égard.

**Le sénateur Cochrane :** Est-ce seulement le phare du cap St. James où il n'y a plus de gardiens?

**M. Duncan :** Non, il y en a d'autres aussi.

**Le sénateur Cochrane :** Ce retrait des gardiens a-t-il eu des conséquences?

**M. Duncan :** Ça s'est produit avant que je ne prête vraiment attention à la question. Je dirais tout de même que la disparition du gardien du phare du cap St. James a été significative du point de vue des pêcheurs, des marins et des aviateurs.

**Le sénateur Cochrane :** Ont-ils porté plainte?

**M. Duncan :** Je ne sais pas. Y a-t-il une façon de le faire, autrement que par la voie politique?

**Le sénateur Cochrane :** On peut peut-être s'adresser à la Garde côtière ou au MPO.

**M. Duncan :** Je ne sais pas très bien.

**Le sénateur Cochrane :** Est-il possible que certains phares avec gardiens soient plus nécessaires que d'autres, du fait de leur emplacement?

**M. Duncan :** Oui. À mon avis, plus le phare est isolé et éloigné des grands centres, plus il est nécessaire, car il devient souvent la seule présence là. Ce sont les phares où une présence humaine permet d'économiser de grandes sommes d'argent en évitant le recours aux hélicoptères et l'emploi d'autres méthodes.

À l'inverse, on peut affirmer qu'il faut transporter des gens sur les lieux et les ramener, ce qui ajoute au coût aussi. C'est une comptabilité qui est difficile à faire.

**Le sénateur Cochrane :** En quoi la côte Ouest est-elle différente de la côte Est, à votre avis?

**M. Duncan :** La côte britanno-colombienne est plus isolée et plus éloignée des grands centres, de façon générale. Je ne dirais pas que c'est vrai dans chaque cas, mais je dirais que c'est vrai de façon générale.

I have seen comparisons to Washington State, where they have de-staffed lighthouses. You can basically drive the whole state around the coastline, which you cannot do in British Columbia. The three access points are Kitimat, Prince Rupert, Bella Coola — and then below that you are on the Sunshine Coast, just outside Vancouver. Those are the only road access points to our entire coast.

**Senator Cochrane:** How do you respond to the Coast Guard argument that lighthouses have been de-staffed around the world without incident?

**Mr. Duncan:** I do not pretend to be an expert there. I just talked about the comparison with Washington State. Any comparison with any part of the United States, including Alaska, has to take into account their huge military and Coast Guard presence that we do not have. You cannot go anywhere in Europe without having someone watching you. Those are dense populations.

I read the testimony from witnesses who spoke about Chile and Brazil, which indicated that they are not backing away from staffing their remote coastlines. Maybe that is a more apt comparison.

**Senator Cochrane:** You were on the ad hoc committee in 1994?

**Mr. Duncan:** Yes.

**Senator Cochrane:** Did you have any meetings in the Atlantic region?

**Mr. Duncan:** No. It was a B.C. exercise only. We were not authorized by the Senate or by the House of Commons to formulate that committee; it was simply an individual collaboration. We were able to use some of our parliamentary budget to accomplish the ad hoc hearings, which became quite newsworthy and well attended in multiple communities in the Lower Mainland, Victoria, and on Vancouver Island.

**The Chair:** I would like you to elaborate on the comparison between B.C. and Washington State. One of our interests is the international comparison. Could you tell us more about Washington State?

**Mr. Duncan:** There is a north-south road. On the west coast of Washington State there is a highway that starts from Oregon and cuts over to the north coast. Then there is another leg that goes out to Neah Bay, which is on the extreme northwest point of Washington State. Then a highway network takes you right back along the coast to Puget Sound; and once you are in Puget Sound, you are basically in Seattle. No great part of their coastline has no roads or is unpopulated other than the little piece in Olympic National Park.

**The Chair:** What about the lighthouses along there?

**Mr. Duncan:** They have been de-staffed.

**Senator Patterson:** I would like to thank Mr. Duncan for his appearance and for sharing his experience.

J'ai vu des comparaisons faites avec l'État de Washington, où il n'y a plus de gardiens de phare. Essentiellement, vous pouvez parcourir l'État entier en longeant la côte, ce qui n'est pas possible en Colombie-Britannique. Les trois points d'accès sont Kitimat, Prince Rupert, Bella Coola — et puis au sud, à partir de là, c'est le Sunshine Coast, tout juste en dehors de Vancouver. Ce sont les seuls points d'accès routiers à notre côte.

**Le sénateur Cochrane :** Que répondez-vous à la Garde côtière quand elle affirme qu'on a retiré les gardiens des phares sans incident partout dans le monde?

**M. Duncan :** Je ne prétends pas être l'expert en la matière. Je viens d'évoquer la comparaison faite avec l'État de Washington. Toute comparaison avec une région quelconque des États-Unis, l'Alaska y compris, doit tenir compte de l'énorme effectif de l'armée et de la Garde côtière du pays, ce que nous n'avons pas ici. Vous ne pouvez aller nulle part en Europe sans que quelqu'un puisse vous surveiller. Les populations là-bas sont denses.

J'ai lu les propos de témoins qui vous ont parlé du Chili et du Brésil, qui ont dit qu'ils persistent à avoir une présence humaine le long de la côte dans les secteurs éloignés. La comparaison avec ces pays-là est peut-être plus juste.

**Le sénateur Cochrane :** Vous avez fait partie du comité ad hoc en 1994?

**M. Duncan :** Oui.

**Le sénateur Cochrane :** Avez-vous organisé des rencontres dans la région de l'Atlantique?

**M. Duncan :** Non. C'était uniquement en Colombie-Britannique. Ni le Sénat ni la Chambre des communes ne nous a autorisés officiellement à mettre sur pied le comité en question; ce n'était qu'une collaboration. Nous avons pu utiliser une partie de notre budget parlementaire pour organiser des rencontres du comité ad hoc, qui a bien fait parler de lui dans les médias et a attiré beaucoup de monde dans de multiples localités du Lower Mainland de même qu'à Victoria et sur l'île de Vancouver.

**Le président :** J'aimerais que vous nous donniez davantage de précisions sur la comparaison faite entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington. Les comparaisons internationales figurent parmi nos intérêts. Pourriez-vous nous en dire davantage sur l'État de Washington?

**M. Duncan :** Il y a une route sur l'axe nord-sud. Sur la côte Ouest de l'État de Washington, il y a une route qui part de l'Oregon et qui arrive sur la côte Nord. Puis, il y a un bout qui va jusqu'à Neah Bay, à l'extrémité de la pointe nord-ouest de l'État de Washington. Puis, un réseau routier vous redirige sur la côte jusqu'à Puget Sound; une fois à Puget Sound, essentiellement vous êtes rendu à Seattle. Il n'y a pas de grand bout de leur côte qui soit sans route ou sans population, mis à part le court segment qui passe dans l'Olympic National Park.

**Le président :** Qu'en est-il des phares là-bas?

**M. Duncan :** Les gardiens ont été retirés.

**Le sénateur Patterson :** Je tiens à remercier M. Duncan d'être venu témoigner et relater son expérience.



Could you tell us a little more about your working experience on the coast, what travel you did and how extensively you operated on that coast?

**Mr. Duncan:** I like to say that I probably know the B.C. coast more extensively and intimately than any other parliamentarian — in Ottawa, for sure.

I lived and worked in small communities on the B.C. coast in the forest sector, working in logging operations, for the better part of 20 years. I spent five years on the north coast, in Haida Gwaii. I spent seven years on the west coast of the island, in the Ucluelet area. I spent my years just prior to the political arena on the North Vancouver Island, but also in Campbell River and Kelsey Bay, not far from your home community of Woss Lake. I also worked in Port Alberni, Nanaimo, Chemainus and the Gulf Islands in that capacity.

I have seen it all, having lived and worked there. I did a great deal of travel by floatplane. I have used helicopters for transportation and for work. I do not know of anyone who has lit more fires from a helicopter than I.

It is not a practice that is currently carried out to the same extent, but I have done many hours — too many to count — in the air. I did a great deal of boat travel as well.

I have seen how quickly things can change on the coast. I have been in situations where it was either stay out overnight or try to get out. Despite the fact that we were near water, no floatplane could fly, but a helicopter could. Those rides were pretty rough, but they pre-empted a wet night.

**Senator Patterson:** Would you be willing to advise the committee on what would be some typical situations that we should look at on the West Coast? I am talking about situations where we can learn about these issues that you have been discussing today? I do not mean right now, but would you be available as a resource to us? We are planning travel, and we need to see typical situations.

**Mr. Duncan:** Yes, of course. I have not talked about the First Nations communities such as Klemtu, for example, where the light station, which is out a little way toward the open water, has been instrumental in pre-empting local tragedies and also in being an integral part of the community in that remote context. It is not the only one, but it is probably the clearest example. That would be an area, I think, that no one has really talked about much. We have remote First Nations communities that do not have access to the federal presence in a local context very much.

**Senator Patterson:** Finally, you referred to a policy that you would table with the committee. Could you elaborate further on what that is about?

Pourriez-vous nous parler un peu plus de votre expérience de travail sur la côte, des voyages que vous y avez faits et de la mesure dans laquelle vous avez parcouru cette côte-là?

**M. Duncan :** Je me plais à dire que j'ai une connaissance de la côte en Colombie-Britannique qui est plus vaste et plus intime que celle de n'importe quel autre parlementaire — à Ottawa, assurément.

J'ai vécu et j'ai travaillé dans des petites localités de la côte britanno-colombienne, dans le secteur forestier, aux opérations de coupe, pendant la majeure partie d'une période s'échelonnant sur 20 ans. J'ai passé cinq ans sur la côte Nord, à Haida Gwaii. J'ai passé sept ans sur la côte Ouest de l'île, dans le secteur d'Ucluelet. Les années avant mon entrée en politique, je les ai passées dans la partie nord de l'île de Vancouver, mais aussi à Campbell River et à Kelsey Bay, près de votre ville natale de Woss Lake. J'ai aussi travaillé à Port Alberni, à Nanaimo, à Chemainus et dans les îles Gulf à faire le même métier.

J'ai pu tout voir, ayant vécu et travaillé là. J'ai beaucoup voyagé par hydravion. Je me suis déplacé par hélicoptère à des fins personnelles et pour le travail. Je ne connais personne qui a allumé davantage de feux que moi à partir d'un hélicoptère.

Je ne m'y adonne pas autant en ce moment, mais j'ai emprunté le chemin des airs sur un grand nombre d'heures — trop pour que je puisse en avoir fait le total. J'ai beaucoup voyagé par bateau aussi.

J'ai vu à quelle vitesse les choses peuvent changer sur la côte. Je me suis retrouvé dans des situations où il fallait soit rester sur place la nuit pour que ça passe, soit essayer de s'en aller. Même si nous étions près de l'eau, aucun hydravion ne pouvait voler, mais un hélicoptère si. Ces voyages-là ont été assez turbulents, mais ils nous ont évité de devoir passer une nuit mouillés.

**Le sénateur Patterson :** Pouvez-vous signaler au comité quelles seraient les situations usuelles auxquelles nous devrions prêter attention sur la côte Ouest? Je parle de situations qui nous permettraient d'apprendre des choses sur les questions dont vous parlez aujourd'hui? Je ne veux pas dire tout de suite, mais seriez-vous disponible? Nous prévoyons nous rendre là-bas, et nous devons y retrouver des situations usuelles.

**M. Duncan :** Oui, bien sûr. Je n'ai pas parlé des localités des Premières nations comme à Klemtu, par exemple, où le phare, qui est situé un peu plus près du large, s'est révélé d'une importance capitale en empêchant que des tragédies se produisent localement et en étant un élément intégral de la collectivité en milieu éloigné. Ce n'est pas le seul dans ce cas, mais c'est probablement l'exemple le plus évident. Ça me semble être un secteur dont personne n'a vraiment parlé. Il y a des localités des Premières nations qui n'ont pas beaucoup accès à la présence fédérale dans un contexte local.

**Le sénateur Patterson :** Enfin, vous avez parlé du texte d'une politique que vous alliez déposer ici. Pouvez-vous nous en dire davantage?



**Mr. Duncan:** It has been tabled by others, I realize now. It is just the current Conservative Party policy under the transport section on light stations. I do not have one in front of me, but it is something that was passed at our 2005 convention and is still in effect.

**The Chair:** We have it.

**Senator Cochrane:** Could you give me the name of the Native community again that you just mentioned?

**Mr. Duncan:** It is Klemtu; if the committee were to travel to Klemtu, you would be a long way up the coast. You would have already realized what remote places the Central Coast and North Coast are.

**The Chair:** Before I go to Senator Raine, could I intervene to talk about the future? We will be going to British Columbia in the fall — hopefully, it will be in September — but we have to get a budget, and we have to plan. If we had four or five days, the question becomes how we use those four or five days in British Columbia.

I know that Senator Raine will have some suggestions, and others will too, but I wanted to put it on the table because we are in the process now of doing a budget. The budget will depend, to a degree anyway, on where we go and how we get there — especially to remote areas in which we may have to travel by helicopter.

If you could perhaps put your ideas on paper for us with respect to filling up those four or five days and submit it, we would be very grateful.

**Mr. Duncan:** I will do that.

**Senator Raine:** Thank you very much, Mr. Duncan, for being here. I know you were very active the last time de-staffing was on the table. In your opinion, do you know what has prompted the Canadian Coast Guard's latest initiative to remove these remaining lightkeepers?

**Mr. Duncan:** The simple answer is no.

**Senator Raine:** I liked when you said that you measure safety in terms of lives, not dollars. However, if we are talking about the costs, even if the light stations are de-staffed, there are still significant costs to maintain the lights; and of course, you are losing all the other services that those lightkeepers provide. To your knowledge, has anyone done any cost benefit analysis on this situation, or is it possible? Would it have to be done station by station?

**Mr. Duncan:** I do not know if it is possible. I do not know if it lends itself to an accounting exercise very well.

Light stations on the B.C. coast have icon status. Salmon have icon status and light stations have icon status.

**M. Duncan :** D'autres l'ont déjà déposée, je m'en aperçois maintenant. Il s'agit simplement de la politique actuelle du Parti conservateur sous la rubrique des transports, à propos des phares. Je n'ai pas d'exemplaire de cette politique devant les yeux, mais c'est un texte que nous avons adopté à notre congrès de 2005 et qui demeure en vigueur aujourd'hui.

**Le président :** Nous l'avons.

**Le sénateur Cochrane :** Pouvez-vous me redonner le nom de la collectivité autochtone que vous venez de mentionner?

**M. Duncan :** C'est Klemtu; si le comité se rend à Klemtu, il aura remonté la côte sur un bon bout. Vous vous serez déjà rendu compte à quel point la côte centrale et la côte Nord sont éloignées.

**Le président :** Avant de céder la parole au sénateur Raine, puis-je intervenir pour parler de l'avenir? Nous allons nous rendre en Colombie-Britannique à l'automne — en septembre, espérons-le —, mais il nous faut un budget et il nous faut un plan. Si nous voyageons pendant quatre ou cinq jours, il faut alors savoir ce que nous ferons de ces quatre ou cinq jours en Colombie-Britannique.

Je sais que le sénateur Raine aura des propositions à faire, d'autres aussi, mais je voulais soulever cette question étant donné que nous sommes en train de préparer un budget. Dans une certaine mesure tout au moins, le budget dépendra des lieux que nous choisirons de visiter et des moyens que nous emploierons pour nous y rendre — surtout les lieux éloignés auxquels il faudra peut-être se rendre par hélicoptère.

Si vous pouviez mettre sur papier les idées que vous avez en ce qui concerne notre emploi du temps pendant les quatre ou cinq jours en question et nous le remettre, nous vous en serions très reconnaissants.

**M. Duncan :** Je ferai cela.

**Le sénateur Raine :** Merci beaucoup d'être là, monsieur Duncan. Je sais que vous vous êtes beaucoup activé la dernière fois où la question du retrait des gardiens de phare avait été soulevée. Savez-vous ce qui est à l'origine de la plus récente tentative par la Garde côtière canadienne d'éliminer les postes de gardiens qui demeurent?

**M. Duncan :** Non, tout simplement.

**Le sénateur Raine :** J'ai apprécié que vous ayez dit mesurer la sécurité en vies et non pas en dollars. Tout de même, si nous parlons des coûts, même si le gardien de phare est retiré, il faut encore assumer des coûts importants pour entretenir le feu et, bien entendu, on perd alors tous les autres services que le gardien fournit. À votre connaissance, quelqu'un a-t-il réalisé une analyse coûts-avantages de la situation ou encore est-ce possible? Faudrait-il le faire dans chacun des phares?

**M. Duncan :** Je ne sais pas si c'est possible. Je ne sais pas si ça se prête très bien à un exercice de comptabilité.

Les phares de la côte de la Colombie-Britannique sont considérés comme des icônes. Le saumon est considéré comme une icône et les phares sont considérés comme des icônes.

**Senator Raine:** It is interesting because a retired Coast Guard officer said that retaining an outmoded service that has been eliminated in parts of Canada and other places in the world has no merit. The United States has successfully de-staffed 474 of their 475 light stations. He also talked about other countries.

What is so unique about the coast of British Columbia that this issue is still being debated?

Lightkeepers have told us that they are performing many tasks that are not recognized by the Coast Guard perhaps. We need a way to make the case.

**Mr. Duncan:** I do believe that Canada is a completely different circumstance, without even talking about the merits of light stations. The United States has a massive military and Coast Guard presence that we do not have. They have 340 million people, so they have a bigger population and many resources that we do not have.

**Senator Raine:** I would be interested to hear your thoughts on this — are all the light stations necessary that are there now? We have been told that we are at the limit of how the chain of security can be stretched. However, are some less needed than others? You mentioned that you thought there were, but there are not that many when you consider the length of the coast.

**Mr. Duncan:** Yes. It is not a question that I enjoy answering.

**The Chair:** You are still in active politics, and this is on TV.

**Mr. Duncan:** The more remote and the more isolated it is, the more valuable it is.

**Senator Raine:** We had a discussion about fishers, for instance, from the Vancouver area being able to phone a light station on the north end of Vancouver Island, which is not very remote. However, by phoning ahead, it saves them going up there in the boat and having to turn back. In terms of commerce up and down the coast, I imagine these light stations are more valuable than you can really put on paper — just having that type of information available.

**Mr. Duncan:** Some of our search and rescue missions on the B.C. coast, when they are looking for someone and they mobilize all of the aircraft and so on to find someone, that search can be narrowed because a lightkeeper observed that particular missing boat or missing plane going south or north in the time frame that they are in. That is huge. I understand that sometimes they have even said that they think they know where they are. How do you measure that? We do not take a sharp pencil to search and rescue missions that are deployed because they are considered essential. When you do not spend the money because you did not have to, how do you know how to account for that?

**Le sénateur Raine :** Cela est intéressant : un agent de la Garde côtière à la retraite a déclaré que le maintien d'un service désuet qui a été éliminé ailleurs au Canada et ailleurs dans le monde n'a aucun mérite. Les États-Unis ont réussi à retirer le gardien de 474 de leurs 475 phares. L'homme en question a aussi parlé d'autres pays.

Qu'est-ce que la côte de la Colombie-Britannique a de si unique que nous débattons encore de cette question?

Les gardiens de phare nous ont dit qu'ils assument de nombreuses tâches que la Garde côtière ne reconnaît peut-être pas. Nous devons trouver une façon de justifier les choses.

**M. Duncan :** Je suis bien d'avis que le Canada connaît une situation tout à fait différente, sans parler même des mérites des phares. Les États-Unis comptent sur une présence massive de l'armée et de la Garde côtière, ce qui n'est pas notre cas. Ils ont une population de 340 millions de personnes; c'est donc une population plus nombreuse avec des ressources plus nombreuses que nous n'avons pas.

**Le sénateur Raine :** J'aimerais savoir ce que vous pensez d'une chose : est-ce que tous les phares qu'il y a en ce moment sont nécessaires? On nous a dit que la chaîne de sécurité a été tirée au maximum. Tout de même, certains sont-ils moins nécessaires que d'autres? Vous avez dit qu'il y en avait à votre avis, mais qu'il n'y en a pas tant si on songe à la longueur de la côte.

**M. Duncan :** Oui. Ce n'est pas une question à laquelle j'aime répondre.

**Le président :** Vous faites encore de la politique, et nous sommes à la télé.

**M. Duncan :** Plus le lieu est éloigné et plus il est isolé, plus le phare a de valeur.

**Le sénateur Raine :** Nous avons parlé, entre autres, des pêcheurs de la région de Vancouver qui peuvent téléphoner à un gardien de phare sur la côte Nord de l'île de Vancouver, ce qui n'est pas très éloigné. Tout de même, en téléphonant d'abord, ils s'évitent de devoir se rendre sur place pour seulement rebrousser chemin. Du point de vue commercial, le long de la côte, j'imagine que ces phares ont plus de valeur que ce que les calculs comptables permettent de voir — le simple fait de disposer de ces informations est un exemple.

**M. Duncan :** Parfois, lorsqu'il y a une mission de recherche et de sauvetage sur la côte, quand on cherche une personne et qu'on a mobilisé tous les aéronefs et ainsi de suite pour la trouver, la recherche peut être restreinte dans la mesure où un gardien de phare a aperçu le bateau manquant ou l'avion manquant qui se dirigeait vers le sud ou vers le nord à un moment donné. C'est une information d'une importance capitale. Je crois comprendre que, parfois, le gardien de phare peut même dire qu'il croit savoir où la personne disparue se trouve. Comment mesurer cela? Les missions de recherche et de sauvetage sont considérées comme essentielles : nous ne notons pas les frais pour savoir si ça vaut la peine. Les fois où on fait des économies dans le contexte que je viens de décrire, comment faire un tel calcul?



**Senator Raine:** I believe most of the light stations have fuel stored on them for helicopters and search and rescue refuelling, if necessary, so an emergency store of fuel is nearby. Could that fuel be stored there if no one was on the light station?

**Mr. Duncan:** It could be stored there, but if your question is whether it would be problematic, I would assume so.

**Senator Raine:** Would it last?

**Mr. Duncan:** Yes, would it last, and would it be possibly adulterated? Who knows?

**The Chair:** When the subject came up about other countries having done this and we have not, I was reminded of what my mother used to say to me when I wanted to do what the group was doing and she did not approve: "If everyone jumped over the wharf, would you jump over too?" Maybe we dared to be different.

**Senator Nancy Ruth:** You talked about the expanded role for lightkeepers. Can you tell us what that would entail?

**Mr. Duncan:** There has been previous testimony, and I can harken back to some of the events of the mid-1990s. I was aware, for example, that where we have isolated staffed light stations, we usually have generators, and we have people. They have become research-oriented. They have also done such various things as being contracted by people doing seismic surveys who needed some power generation. I am sure many examples exist. It is not where I have focused my attention. My attention has been mainly concerned with the aviator and mariner safety.

I know the Langara Island light station on the north end of Haida Gwaii has, for many years, taken measurements related to earthquake activity, and that is a very active earthquake zone. It is all tied in with the tsunami warning system. I do not know how you measure the value of that, but if no one is there to do it, it does not happen. I am certain the universities and research people find them often very useful because someone is there; they are there every day, and they can do something on schedule.

**Senator Nancy Ruth:** I am sure that all these tasks are very useful. Is it the Coast Guard's responsibility to pay for these functions through the lightkeepers?

**Mr. Duncan:** Probably not, and this is an issue.

**Senator Nancy Ruth:** It is an issue.

**Senator Downe:** To follow up on Senator Nancy Ruth's question, the problem as she identified and you identified, Mr. Duncan, is that the Coast Guard thinks these additional responsibilities are outside the mandate of the Coast Guard. You mentioned earlier in your testimony as well that the Coast Guard was moved to Fisheries and Oceans in the time you have been in Ottawa. Should the Coast Guard be moved somewhere else, and if so, where?

**Le sénateur Raine :** Je crois que la plupart des phares ont des réserves de combustible pour les hélicoptères et les appareils de recherche et de sauvetage, au besoin; il y a donc une réserve de combustible en cas d'urgence. Cette réserve pourrait-elle être là même s'il n'y avait pas de gardien de phare?

**M. Duncan :** On pourrait stocker le combustible là, mais vous me demandez si ça poserait des difficultés; je présume que oui.

**Le sénateur Raine :** Est-ce qu'elle durerait?

**M. Duncan :** Oui, elle durerait, mais se peut-il qu'elle soit altérée? Qui sait?

**Le président :** Lorsqu'on a soulevé le fait que d'autres pays ont fait cela, mais pas nous, je me suis souvenu de ce que ma mère me disait quand je voulais faire comme les autres, mais qu'elle n'était pas d'accord : « Si tout le monde sautait en bas du pont, le ferais-tu toi aussi? » Peut-être devrions-nous oser être différents.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Vous avez parlé du rôle élargi des gardiens de phare. Pouvez-vous nous dire ce que cela supposerait?

**M. Duncan :** D'autres personnes ont témoigné à ce sujet, et je peux rappeler moi-même les événements survenus au milieu des années 1990. Par exemple, je savais que, là où il y a un phare isolé avec un gardien, il y a habituellement des génératrices et il y a des gens. Les phares servent à des recherches. De même, des gens réalisant des relevés sismiques, qui avaient besoin d'électricité, ont pu conclure avec eux des contrats. Je suis sûr qu'il y a de nombreux exemples à citer. Ce n'est pas ce à quoi je me suis attaché. Je me suis surtout attaché à la question de la sécurité des aviateurs et des marins.

Je sais que, depuis de nombreuses années, le phare de Langara Island du côté nord de Haida Gwaii sert à prendre des mesures relatives à l'activité sismique, et c'est une zone sismique très active. Tout cela est lié au système d'alerte au tsunami. Je ne sais pas comment on pourrait en mesurer la valeur, mais si personne n'est là pour s'en occuper, ça ne se fera pas. Je suis certain que les universités et les chercheurs les considèrent souvent comme étant très utiles, étant donné qu'il y a quelqu'un là, quelqu'un est là tous les jours, quelqu'un qui peut faire quelque chose en fonction d'un horaire établi.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Toutes ces tâches sont très utiles, j'en suis certaine. Appartient-il à la Garde côtière d'assumer les frais des fonctions ainsi assurées par les gardiens de phare?

**M. Duncan :** Probablement pas, voilà un problème.

**Le sénateur Nancy Ruth :** C'est un problème.

**Le sénateur Downe :** Pour donner suite à la question du sénateur Nancy Ruth, le problème qu'elle a relevé et que vous avez relevé, monsieur Duncan, c'est que la Garde côtière situe ces responsabilités supplémentaires en dehors de son mandat. Vous avez déjà dit que la Garde côtière a été transférée à Pêches et Océans durant votre séjour à Ottawa. La Garde côtière devrait-elle être transférée ailleurs et, le cas échéant, où?



**Mr. Duncan:** I do not know that I am qualified to answer that question, or that I even have a strong opinion. In the U.S., the Coast Guard is a paramilitary organization that is basically part of the military.

**Senator Downe:** That is where I am headed. It seems to me that one of the additional responsibilities, as we try to assure the Americans that our borders are secure, is the point you made earlier about the very isolation of those locations. We have a set of eyes and ears if we have them staffed. If they are automated, we do not have that. That is an additional security measure. We are spending millions of dollars securing our border, and perhaps this should be considered in addition to the mandate of assisting navigation. It would follow that these light stations take on a new importance. Do you have any comments on that?

**Mr. Duncan:** It is for the committee to ponder. This has been batted around in many circles, and I am not sure what the answer is.

**Senator Downe:** I did not attend the 2005 Conservative convention, and I have not had the report, but I assume that you presented the policy position. The position of the Conservative Party is to support the staffing of these lighthouses. Is that correct?

**Mr. Duncan:** That is the wording in the policy, yes.

**Senator Nancy Ruth:** I was curious if you know whether any of the lightkeepers in the area are First Nations people?

**Mr. Duncan:** That is a good question. I am not aware of any, but I do not know them all.

**The Chair:** Are any of them women?

**Mr. Duncan:** Yes.

**Senator Nancy Ruth:** Thank you, senator.

**The Chair:** What percentage are women?

**Mr. Duncan:** I do not know.

**The Chair:** Could it be 50 per cent? We do not know.

**Mr. Duncan:** I do not know.

**Senator Poirier:** Thank you for your presentation and for sharing your thoughts and ideas on this.

One of the aspects we are looking at or have been asked to look at is whether there is a safety issue if these lighthouses are de-staffed. Since the time you had the committee back in 1994, technology has advanced with the Global Positioning System, GPS, and probably stronger access to long distances with the radios. Do you feel that by de-staffing them, even with the advanced technology, that a safety issue still exists because of the remoteness of the B.C. coast? For example, you mentioned that when many of these people are in trouble, the lighthouse is a place for them to turn to for food, heat, shelter from weather conditions

**M. Duncan :** Je ne sais pas si j'ai la compétence voulue pour répondre à cette question ou même si j'ai un avis bien tranché là-dessus. Aux États-Unis, la Garde côtière est un organisme paramilitaire qui fait essentiellement partie de l'appareil militaire.

**Le sénateur Downe :** C'est de cela que je voulais parler. Il me semble que l'une des responsabilités supplémentaires en jeu, pour nous qui essayons de rassurer les Américains sur le fait que nos frontières sont bien protégées, renvoie à un point que vous avez soulevé plus tôt à propos du fait que ce sont des lieux très isolés. Si le gardien de phare est présent, ce sont des yeux et des oreilles que nous avons là. Si le phare est automatisé, ce n'est pas le cas. C'est une mesure de sécurité supplémentaire. Nous dépensons des millions de dollars pour assurer la sécurité de notre frontière, et peut-être cette dimension devrait-elle figurer aussi dans le mandat d'aide à la navigation. Il s'ensuivrait que les phares prendraient une nouvelle importance. Qu'en pensez-vous?

**M. Duncan :** Il appartient au comité de se pencher sur cette question. L'idée circule dans de nombreux cercles depuis un certain temps déjà, mais je ne suis pas sûr de savoir ce qu'il faut faire.

**Le sénateur Downe :** Je n'ai pas assisté au congrès des Conservateurs en 2005 et je n'ai pas eu le rapport en main, mais je présume que vous avez présenté la position de principe sur la question. La position du Parti conservateur consiste à soutenir le maintien des gardiens dans les phares. C'est bien cela?

**M. Duncan :** C'est ce qui est dit dans la politique, oui.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je me demandais si certains des gardiens de phare étaient autochtones?

**M. Duncan :** Voilà une bonne question. Je ne sais pas s'il y en a, mais je ne connais pas tous les gardiens de phare.

**Le président :** Y a-t-il des gardiennes de phare?

**M. Duncan :** Oui.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Merci, sénateur.

**Le président :** Quel est le pourcentage de gardiennes?

**M. Duncan :** Je ne sais pas.

**Le président :** Est-ce que ce pourrait être 50 p. 100? Nous ne le savons pas.

**M. Duncan :** Je ne sais pas.

**Le sénateur Poirier :** Merci de l'exposé que vous avez présenté et merci des réflexions et des idées dont vous nous faites part sur cette question.

Une des questions que nous étudions ou qu'on nous a demandé d'étudier, c'est la question de savoir si le retrait des gardiens de phare posera un problème du point de vue de la sécurité. Depuis l'époque où vous faisiez partie du comité en 1994, la technique a évolué avec l'avènement du système mondial de positionnement, le GPS, et, probablement, un meilleur accès radio sur de longues distances. Êtes-vous d'avis que le fait de retirer les gardiens des phares, même en présence d'une technologie avancée, pose quand même un problème de sécurité étant donné le degré d'éloignement de la côte de la Colombie-Britannique? Par exemple, vous avez dit

and a place to stay until help comes because it probably has a staffed presence. Even with the advanced technology, if they are de-staffed, do you feel that will create a definite safety issue there?

**Mr. Duncan:** I do for the smaller marine craft, everything from kayaks to recreational boats to slightly larger boats that may have malfunctions. In the aviation community, the smaller planes still follow visual flight rules, for the most part. It is a real issue for them because things happen in compressed time when they are in an aircraft. In a sense, it is a more significant issue for them than for others.

**Senator Poirier:** Do these floatplanes serve as people's means of transportation to pick up the basic needs of everyday life?

**Mr. Duncan:** They do not come out every day.

**Senator Poirier:** Do they use their planes to connect with the outside world?

**Mr. Duncan:** They use them to get to the next community, whether Port Hardy, Campbell River or a major centre.

**Senator Poirier:** Is that to get supplies?

**Mr. Duncan:** Yes, or to visit or to get to a hospital. You tend to combine many reasons into one trip when you live in a remote community.

**Senator Manning:** Mr. Duncan, what has happened to the remaining buildings of the de-staffed lighthouses in British Columbia? The Heritage Lighthouse Protection Act is trying to give a sense of reverence to the historic nature of lighthouses; they can be preserved if some community group or organization would like to preserve them. However, the government does not give money to do this. These buildings are left to the fresh air or to whomever or whatever to ensure they stay put.

With the ones that have been de-staffed on the West Coast, what has been your experience with the structures?

**Mr. Duncan:** There has not been any staffing since the early 1990s. I am not even sure which ones were de-staffed, but I know about Cape St. James, which was all taken away at the time of de-staffing. There are no buildings to be concerned with at Cape St. James. There was no local community or group to maintain it.

In the case of Saturna Island, where Senator Carney lives, the community took it over because it was an accessible light station. Beyond that, we have Fisguard, Race Rocks and some other lighthouses near Victoria. Race Rocks was taken over by Pearson College. Fisguard will be taken over by Parks Canada, I believe, and one in West Vancouver might be taken over by the

que lorsque bon nombre de ces gens sont en difficulté, ils peuvent se tourner vers le phare pour de la nourriture, de la chaleur, un refuge où se mettre à l'abri du mauvais temps et un endroit où séjourner le temps que les secours arrivent. Vous parliez probablement d'un phare où il y a un gardien. Même avec une technologie avancée, si le gardien n'y est plus, croyez-vous qu'il y aura certainement là un problème de sécurité?

**M. Duncan :** Oui, dans le cas des petites embarcations maritimes, les kayaks, les bateaux de plaisance, voire les bateaux de taille un peu plus grande, en cas de panne. Dans le monde de l'aviation, les pilotes des petits avions s'en remettent toujours à des règles de vol à vue, pour la majeure partie. C'est un vrai problème de leur point de vue, étant donné que les choses se passent vite dans un avion. D'une certaine façon, c'est plus important pour eux que pour les autres.

**Le sénateur Poirier :** Les hydravions servent-ils de moyens de transport aux gens, pour qu'ils puissent se procurer les biens de première nécessité, qui servent tous les jours?

**M. Duncan :** Le transport ne se fait pas tous les jours.

**Le sénateur Poirier :** Utilisent-ils leurs avions pour être en lien avec le monde extérieur?

**M. Duncan :** Ils s'en servent pour se rendre à la prochaine localité, qu'il s'agisse de Port Hardy, de Campbell River ou d'un grand centre.

**Le sénateur Poirier :** Pour aller chercher des vivres?

**M. Duncan :** Oui, sinon pour aller voir quelqu'un ou se rendre dans un hôpital. Si vous vivez dans une localité éloignée, vous avez tendance à trouver plus d'une fin à un seul voyage.

**Le sénateur Manning :** Monsieur Duncan, qu'est-ce qu'il est advenu des bâtiments mêmes des phares où il n'y a plus de gardien en Colombie-Britannique? La Loi sur la protection des phares patrimoniaux est une tentative pour faire honneur au caractère historique des phares; on peut les préserver si un groupe ou un organisme communautaire est prêt à le faire. Cependant, le gouvernement n'accorde pas de fonds pour cela. Les bâtiments sont laissés en l'état ou à Dieu sait qui.

Dans le cas de ceux dont le gardien a été retiré sur la côte Ouest, qu'est-il arrivé aux bâtiments proprement dits?

**M. Duncan :** Il n'y a pas de gardien qui a été affecté à un phare depuis le début des années 1990. Je ne suis même pas sûr de savoir desquels les gardiens ont été retirés, mais je sais ce qu'il en est du phare du cap St. James, qui n'a plus de gardien depuis ce moment-là. Il n'y a pas de bâtiment dont on aurait à se soucier au cap St. James. Il n'y a pas de collectivité locale ou de groupe pour préserver le phare.

Dans le cas de l'île Saturna, où le sénateur Carney habite, la collectivité a pris le relais parce qu'il s'agissait d'un phare accessible. Au-delà, il y a Fisguard, Race Rocks, et quelques autres phares près de Victoria. Le phare de Race Rocks a été pris en charge par le Pearson College. Celui de Fisguard relève maintenant de Parcs Canada, je crois, et il y a un phare de



community, but I am not sure. Is it a national park or a provincial park?

**Senator Raine:** It is a B.C. park.

**Mr. Duncan:** If they are near communities, they will be maintained. If they are not near a community, they will disappear, probably by design.

**Senator Manning:** Is communication to and from extremely remote lighthouses in British Columbia via satellite phone? How do they communicate when a tragedy occurs or they otherwise see or experience something that should be reported? I wonder about getting messages back to the mainland.

**Mr. Duncan:** They have radio phones and tend to all talk to each other. One probably cannot talk to the other end all the time.

**Senator Manning:** It is a relay system of some nature.

In the discussions you had during committee work, was safety the underlying issue in the feedback that you received from mariners, lightkeepers, et al?

**Mr. Duncan:** Yes, de-staffing is a safety concern and a very emotional issue as well. There is no denying the emotional attachment to the iconic status of the light stations. As per our earlier conversation, people make the connection that if an isolated light station has no staff, it will disappear. They do make that connection.

**The Chair:** Mr. Duncan, have you given the clerk of the committee a copy of your ad hoc committee report?

**Mr. Duncan:** You have it in both languages.

**The Chair:** What was the consequence of your report?

**Mr. Duncan:** Well, that is an interesting story. I was denied unanimous consent, which was required to table it in the House of Commons. I believe that Senator Carney was able to table it via committee in this place. We ended up with a by-election in 1995, I believe, in the Coquitlam area. There happened to be coinciding travelling meetings of the House of Commons Standing Committee on Fisheries and Oceans, which I sat on, in British Columbia. It became a media story that became linked to the by-election. The minister's rep came to me and said, "Will you please find someone to table that report so that we have something to run with to reverse our decision?" Of course, I promptly arranged to do so. That is the real story about what happened.

**The Chair:** That is good.

**Senator MacDonald:** Mr. Duncan, it is great to have you here this evening. I do not have a question for you, but I have a few observations that you might want to take with you when you go back to B.C. and speak to the lightkeepers in your area.

Vancouver-Ouest qui a peut-être été pris en main par la collectivité, mais je n'en suis pas sûr. Est-ce un parc national ou un parc provincial?

**Le sénateur Raine :** C'est un parc de la Colombie-Britannique.

**M. Duncan :** Si le phare est situé près d'une collectivité, il sera préservé. S'il ne l'est pas, il disparaîtra, probablement par exprès.

**Le sénateur Manning :** La communication avec les phares éloignés des grands centres en Colombie-Britannique se fait-elle par téléphone satellitaire? Quel moyen de communication les gens emploient-ils pour signaler une stratégie ou un autre incident dont ils estiment qu'il devrait être signalé? Je me demande si les messages sont renvoyés au continent.

**M. Duncan :** Ils disposent de radiotéléphone et ils ont tous tendance à se parler entre eux. On ne peut probablement pas joindre celui qui est à l'autre bout en tout temps.

**Le sénateur Manning :** C'est une sorte de système de relais.

À propos de vos travaux au sein du comité dont nous avons parlé, les marins, les gardiens de phare et les autres ont-ils affirmé que la sécurité était la question dont il fallait s'occuper en fin de compte?

**M. Duncan :** Oui, le retrait des gardiens de phare soulève des préoccupations relatives à la sécurité et représente une question très émotive aussi. On ne peut nier l'attachement des gens aux phares, qui ont pour eux une valeur émotive, une valeur d'icône. Comme nous en avons discuté plus tôt, les gens se disent que si un phare n'a pas de gardien, il disparaîtra. Ils font ce lien-là.

**Le président :** Monsieur Duncan, avez-vous remis un exemplaire du rapport de votre comité ad hoc à la greffière du comité?

**M. Duncan :** Vous l'avez dans les deux langues officielles.

**Le président :** Quelle a été la conséquence de votre rapport?

**M. Duncan :** Eh bien, voilà qui est intéressant. Je n'ai pu obtenir le consentement unanime, ce qu'il fallait pour déposer le document à la Chambre des communes. Je crois que le sénateur Carney a pu le déposer ici, par l'entremise du comité. Nous nous sommes retrouvés en élection partielle en 1995, je crois, dans la région de Coquitlam. Il se trouve que le Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes, auquel je siégeais, se rencontrait en même temps en Colombie-Britannique. Les médias ont signalé l'affaire en faisant le lien avec l'élection partielle. Le représentant du ministre est venu me voir et a dit : « Voulez-vous trouver quelqu'un qui déposera ce rapport pour que nous puissions fonder le renversement de notre décision sur quelque chose? » Bien sûr, j'ai promptement pris les dispositions pour le faire. Voilà ce qui s'est passé en réalité.

**Le président :** C'est très bien.

**Le sénateur MacDonald :** Monsieur Duncan, il est merveilleux de vous avoir parmi nous ce soir. Je n'ai pas de question à vous poser, mais je ferai quelques observations dont vous allez peut-être vouloir faire part aux gardiens de phare dans votre secteur, à votre retour en Colombie-Britannique.



I can assure you that Nova Scotians are just as romantic about lighthouses as the people on the West Coast. The staffed lighthouse was something we let go of very grudgingly — there is no doubt about that. We just spent a week down East looking at sites and dealing with people who fish and interact with these facilities.

It is fair to say that a couple of things recurred in terms of problems with the de-staffed lighthouses: deterioration of the facilities once they were de-staffed, which we experienced on our trip; and complaints about the quality and strength of the lights, the fog horns and all the equipment that goes with the light station.

I have to admit that I heard nothing in Nova Scotia to convince me that de-staffing a lighthouse is necessarily something so negative that it cannot be overcome. I would like to be convinced, and I am open to being convinced. When we go to the West Coast and to the coast of Newfoundland, we will be dealing with people who live at these facilities. The point I want to make to you is that we are open to being convinced, but you could perhaps speak to the lightkeepers out West and urge them to get their arguments together and their details down. There is the argument that we can do without lightkeepers if the equipment is up to scratch, with today's technology.

I leave that to you to consider when you speak to the people out West. We will be travelling there. Right now, my opinion is up in the air as to what we should do. Our committee wants to do the right thing and recommend the right approach, but we must have the facts to back up what we are doing.

**The Chair:** In that connection, we should tell you that our committee is the first parliamentary committee to have a blog, so that people can contact us electronically. We encourage people to contact us. I wanted to mention that because it is apropos of the point you are making. Our website is [www.canadianlighthouses.ca](http://www.canadianlighthouses.ca) and it will be up in two weeks' time.

Mr. Duncan, thank you very much for appearing before us. You have been very helpful to us. I hope you can follow up on some of the issues that we have raised, such as travel and so on.

(The committee adjourned.)

Je peux vous assurer que les Néo-Écossais ont un attachement romantique à leurs phares tout autant que les gens de la côte Ouest. Le phare doté d'un gardien, nous l'avons laissé disparaître à contrecœur — cela ne fait aucun doute. Nous venons de passer une semaine dans l'Est à regarder ces endroits et à traiter avec des gens qui pêchent et qui interagissent avec ces installations.

Il semble bien que quelques problèmes se sont reproduits dans le cas des phares sans gardien : la détérioration des installations une fois le gardien parti, que nous avons observée à l'occasion de notre voyage; et les plaintes à propos de la qualité et de la force du feu, de la corne de brume et de tout le matériel associé aux phares.

Je dois admettre que je n'ai rien entendu en Nouvelle-Écosse pour me convaincre que le retrait du gardien de phare est à ce point négatif qu'on ne saurait y trouver un remède. J'aimerais qu'un quelqu'un me convainque; je suis ouvert à l'idée d'être convaincu. Sur la côte Ouest et sur la côte à Terre-Neuve, nous allons traiter avec des gens qui vivent dans ces installations. Je voulais vous souligner que nous sommes prêts à être convaincus, mais que vous pourriez vous adresser aux gardiens de phare dans l'Ouest et les exhorter à rassembler leurs arguments et à régler les détails de l'affaire. On fait tout de même valoir qu'il est possible de se passer de gardiens de phare si le matériel est à la hauteur, avec la technologie d'aujourd'hui.

Je vous invite à réfléchir à cela avant de vous adresser aux gens dans l'Ouest. Nous allons nous y rendre. En ce moment, mon opinion personnelle n'est pas arrêtée. Notre comité veut agir judicieusement et recommander la bonne approche, mais nous devons asseoir les mesures que nous recommandons sur des faits.

**Le président :** À ce sujet, nous devrions dire que notre comité est le premier au Parlement à avoir un blogue, qui permet aux gens de communiquer avec nous par voie électronique. Nous encourageons les gens à communiquer avec nous. Je voulais mentionner cela, car c'est lié au point que vous étiez en train de soulever. Notre site web se trouve au [www.pharescanadiens.ca](http://www.pharescanadiens.ca); il sera fonctionnel d'ici deux semaines.

Monsieur Duncan, merci beaucoup d'être venu témoigner. Vous nous avez beaucoup aidés. J'espère que vous allez pouvoir donner suite à certaines des questions que nous avons soulevées, par exemple le voyage.

(La séance est levée.)





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESS

TÉMOIN

Tuesday, June 8, 2010

Le mardi 8 juin 2010

*As an individual:*

*À titre personnel :*

John Duncan, Member of Parliament for Vancouver Island North.

John Duncan, député, Île de Vancouver-Nord.







Third Session  
Fortieth Parliament, 2010

Troisième session de la  
quarantième législature, 2010

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Fisheries and Oceans

# Pêches et des océans

*Chair:*

The Honourable BILL ROMPKEY, P.C.

*Président :*

L'honorable BILL ROMPKEY, C.P.

Tuesday, October 5, 2010 (in camera)  
Tuesday, October 19, 2010

Le mardi 5 octobre 2010 (à huis clos)  
Le mardi 19 octobre 2010

**Issue No. 5**

**Fascicule n° 5**

**Ninth and tenth meetings on:**

**Neuvième et dixième réunions concernant :**

The study on issues relating to the federal government's  
current and evolving policy framework  
for managing Canada's fisheries and oceans  
(Canadian lighthouses)

L'étude sur les questions relatives au cadre stratégique  
en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion  
des pêches et des océans du Canada  
(Les phares canadiens)

**WITNESS:**  
(See back cover)

**TÉMOINS :**  
(voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE  
ON FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Bill Rompkey, P.C., *Chair*

The Honourable Dennis Glen Patterson, *Deputy Chair*  
and

The Honourable Senators:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(or Tardif)	Nancy Ruth
Hubley	Poirier
* LeBreton, P.C.	Poy
(or Comeau)	Raine
Losier-Cool	Watt

\* Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Hubley replaced the Honourable Senator Dallaire (*October 19, 2010*).

The Honourable Senator Losier-Cool replaced the Honourable Senator Hubley (*October 19, 2010*).

The Honourable Senator Poirier replaced the Honourable Senator Martin (*October 6, 2010*).

The Honourable Senator Raine replaced the Honourable Senator Runciman (*October 6, 2010*).

The Honourable Senator Hubley replaced the Honourable Senator Chaput (*October 6, 2010*).

The Honourable Senator Martin replaced the Honourable Senator Poirier (*October 4, 2010*).

The Honourable Senator Runciman replaced the Honourable Senator Raine (*October 4, 2010*).

The Honourable Senator Chaput replaced the Honourable Senator Hubley (*September 30, 2010*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES PÊCHES ET DES OCÉANS

*Président* : L'honorable Bill Rompkey, C.P.

*Vice-président* : L'honorable Dennis Glen Patterson  
et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(ou Tardif)	Nancy Ruth
Hubley	Poirier
* LeBreton, C.P.	Poy
(ou Comeau)	Raine
Losier-Cool	Watt

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste de membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Hubley a remplacé l'honorable sénateur Dallaire (*le 19 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Losier-Cool a remplacé l'honorable sénateur Hubley (*le 19 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Poirier a remplacé l'honorable sénateur Martin (*le 6 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Raine a remplacé l'honorable sénateur Runciman (*le 6 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Hubley a remplacé l'honorable sénateur Chaput (*le 6 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Martin a remplacé l'honorable sénateur Poirier (*le 4 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Runciman a remplacé l'honorable sénateur Raine (*le 4 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Chaput a remplacé l'honorable sénateur Hubley (*le 30 septembre 2010*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, October 5, 2010  
(11)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met in camera this day at 5:05 p.m., in room 505, Victoria Building, the Chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Chaput, Cochrane, MacDonald, Manning, Martin, Nancy Ruth, Patterson, Poy, Rompkey, P.C., and Runciman (10).

*In attendance:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.)

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee considered a draft budget.

After debate, it was agreed that the following special study supplementary budget application (policy framework for managing Canada's fisheries and oceans), for the fiscal year ending March 31, 2011, be adopted and submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budget and Administration:

**SUMMARY OF EXPENDITURES**

Professional and Other Services	\$ 2,000
Transportation and Communications	\$ 119,308
All Other Expenditures	\$ 13,600
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 134,908</b>

At 5:48 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, October 19, 2010  
(12)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met in camera this day at 5:08 p.m., in room 9, Victoria Building, the Deputy Chair, the Honourable Dennis Glen Patterson, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Hubley, Losier-Cool, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine and Watt (11).

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 5 octobre 2010  
(11)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit à huis clos aujourd'hui, à 17 h 5, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P., (président).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Chaput, Cochrane, MacDonald, Manning, Martin, Nancy Ruth, Patterson, Poy, Rompkey, C.P., et Runciman (10).

*Également présent :* Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 des délibérations du comité.)

Conformément à l'article 92(2)f) du Règlement, le comité examine un projet de budget.

Après débat, il est convenu que la demande suivante de budget supplémentaire pour étude spéciale (cadre stratégique pour la gestion des pêches et des océans du Canada), pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011, soit adoptée et soumise au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

**SOMMAIRE DES DÉPENSES**

Services professionnels et autres	2 000 \$
Transports et communications	119 308 \$
Autres dépenses	13 600 \$
<b>TOTAL</b>	<b>134 908 \$</b>

À 17 h 48, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 19 octobre 2010  
(12)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 8, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Glen Patterson, (vice-président).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, Hubley, Losier-Cool, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine et Watt (11).



*Other senator present:* The Honourable Senator Murray, P.C. (1).

*In attendance:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Ceri Au, Communications Officer, Communications Directorate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (Canadian Lighthouses). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

**WITNESSES:**

*Heritage Canada Foundation:*

Carolyn Quinn, Director of Communications;

Chris Wiebe, Officer, Heritage Policy and Government Relations.

Ms. Quinn made a statement and, together with Mr. Wiebe, answered questions.

At 6:48 p.m., the committee suspended.

At 6:50 p.m., pursuant to rule 92(2)f), the committee resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

At 7:01 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

*Autre sénateur présent :* L'honorable sénateur Murray, C.P. (1).

*Également présents :* Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Ceri Au, agente de communications, Direction des communications.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (Les phares canadiens). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :**

*Fondation Héritage Canada :*

Carolyn Quinn, directrice des communications;

Chris Wiebe, agent, Politiques du patrimoine et Relations gouvernementales.

Mme Quinn fait une déclaration, puis répond aux questions en collaboration avec M. Wiebe.

À 18 h 48, la séance est suspendue

À 18 h 50, conformément à l'article 92(2)f) du Règlement, la séance reprend à huis clos pour examiner un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 19 h 1, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

*La greffière du comité,*

Danielle Labonté

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, October 19, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:08 p.m. to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (topic: Canadian lighthouses).

**Senator Dennis Glen Patterson** (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Deputy Chair:** I call the meeting to order. It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. My name is Dennis Patterson, from Nunavut, Deputy Chair of the Committee. Senator Rompkey is engaged tonight in celebrations relating to the navy, so I will chair the meeting.

Before I introduce the witnesses, I invite members of the committee to introduce themselves, beginning on my left.

**Senator Nancy Ruth:** I am Senator Nancy Ruth, from Toronto.

**Senator Poirier:** I am Senator Rose-May Poirier, from New Brunswick.

**Senator Raine:** I am Senator Nancy Greene Raine, from British Columbia.

**Senator Cochrane:** I am Senator Ethel Cochrane, from Newfoundland and Labrador.

**Senator Hubley:** I am Senator Elizabeth Hubley, from Prince Edward Island.

[*Translation*]

**Senator Losier-Cool:** Good evening, I am Senator Losier-Cool from Acadia, New Brunswick.

[*English*]

**Senator Poy:** Senator Vivienne Poy, from Toronto.

**The Deputy Chair:** I am delighted to note the presence of the female sex in abundance at our meeting tonight; we are blessed.

We are continuing testimony as part of our study on Canadian lighthouses. I am pleased to welcome representatives from the Heritage Canada Foundation: Carolyn Quinn, Director of Communications; and Chris Wiebe, Officer, Heritage Policy and Government Relations. We look forward to hearing about Canadian lighthouses. Senators will have questions following introductory remarks.

Senators, we will have a short in camera meeting after this public meeting to provide an update on future plans.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 19 octobre 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 8, pour étudier les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (sujet : les phares canadiens).

**Le sénateur Dennis Glen Patterson** (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le vice-président :** Je déclare la séance ouverte. C'est pour moi un plaisir que de vous accueillir à cette séance du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. Je m'appelle Dennis Patterson, je viens du Nunavut et je suis le vice-président du comité. Le sénateur Rompkey doit participer ce soir à des célébrations avec la Marine; c'est donc moi qui vais présider la séance.

Avant de vous présenter nos témoins, je vais inviter les membres du comité à se nommer. Nous commencerons par le sénateur assis à ma gauche.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je suis le sénateur Nancy Ruth et je viens de Toronto.

**Le sénateur Poirier :** Je suis le sénateur Rose-May Poirier, du Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur Raine :** Je suis le sénateur Nancy Greene Raine, de la Colombie-Britannique.

**Le sénateur Cochrane :** Je suis le sénateur Ethel Cochrane, de Terre-Neuve-et-Labrador.

**Le sénateur Hubley :** Je suis le sénateur Elizabeth Hubley, de l'Île-du-Prince-Édouard.

[*Français*]

**Le sénateur Losier-Cool :** Bonsoir, je suis le sénateur Losier-Cool, de l'Acadie, au Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

**Le sénateur Poy :** Sénateur Vivienne Poy, de Toronto.

**Le vice-président :** Je me réjouis de voir autant de représentantes de la gent féminine ce soir; nous sommes comblés.

Nous allons poursuivre nos audiences dans le cadre de notre étude sur les phares canadiens. Je suis ravi de recevoir les représentants suivants, de la Fondation Héritage Canada : Carolyn Quinn, directrice des Communications, et Chris Wiebe, agent, Politiques du patrimoine et Relations gouvernementales. Nous avons hâte d'entendre vos témoignages au sujet des phares canadiens. Sénateurs, vous pourrez poser vos questions après les déclarations liminaires.

Je vous annonce également que nous tiendrons une courte séance à huis clos, à la fin de celle-ci, pour faire le point sur nos projets futurs.



Ms. Quinn, please proceed.

**Carolyn Quinn, Director of Communications, Heritage Canada Foundation:** Honourable senators, thank you for the invitation to appear before you this afternoon. It is a pleasure for both of us to be here. I would like to tell you briefly about the Heritage Canada Foundation, HCF. We were founded in 1973 as a national, membership-based, non-profit organization with a mandate to promote the preservation of Canada's historic buildings and places. Since 1999, HCF has been a strong supporter of the Heritage Lighthouse Protection Act, HLP. We have worked closely with elected officials and local advocates to see the legislation passed into law in 2008 and brought into force this past May.

The HLP was grounded in the belief that lighthouses form "an integral part of Canada's identity, culture and history," and that measures were needed to protect them for posterity. In spite of this, Canada's heritage lighthouses still remain at risk of dereliction and demolition. In my presentation today, I would like to lay out HCF's concerns about the implementation of the act, with specific reference to the Department of Fisheries and Oceans' decision to declare all of its active and inactive lights as surplus, and to make recommendations on how the situation might be remedied. It is probably safe to say that the presentation will look more specifically at items F, G, and H of this committee's terms of reference.

I would like to begin by reviewing why the act was needed. Certainly, we can answer questions later about why existing federal measures were not sufficient prior to the act's coming into force. I will do that by restating the four main purposes of the act — one: to provide for the selection and designation of heritage lighthouses; two: to prevent the unauthorized alteration or disposal of heritage lighthouses; three: to require that heritage lighthouses be reasonably maintained; and four: that the act facilitates sales or transfers of lighthouses out of the federal inventory in order to ensure the continuing public purpose of historic lighthouses.

The HLP has declared that lighthouses surplus to operational requirements can be designated only if a person or body submits a written commitment to buy or otherwise acquire them in the event that they are designated. This acknowledges the reality that many lighthouses are no longer serving as aids to navigation as well as the reality that the federal Department of Fisheries and Oceans, DFO, has really no interest in continuing to invest in these structures.

In May 2010, however, DFO declared surplus virtually all of its 1,000 lighthouses — 480 active lights and 490 inactive lights. The only exception was staffed lighthouses — approximately 54 in British Columbia and 52 in Newfoundland and Labrador.

HCF believes that by declaring all of its lighthouses surplus, DFO is arguably undermining the intent of an act of Parliament as follows: First, by including active lighthouses in the list of surplus

Madame Quinn, la parole est à vous.

**Carolyn Quinn, directrice des Communications, Fondation Héritage Canada :** Honorables sénateurs, merci de m'avoir invitée à comparaître devant vous aujourd'hui. Nous sommes tous les deux contents d'être ici. Je vais vous parler brièvement de la Fondation Héritage Canada, ou FHC. Cette fondation a été créée en 1973; c'est un organisme de bienfaisance enregistré à vocation nationale qui repose sur ses membres et qui a pour mandat de conserver les bâtiments et les lieux historiques du Canada. Depuis 1999, la FHC appuie fortement la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, ou LPPP. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec des élus et des intervenants locaux pour que cette mesure législative devienne une loi, en 2008, et entre en vigueur, en mai dernier.

La LPPP repose sur la croyance selon laquelle les phares « font partie intégrante de l'identité, de la culture et du patrimoine du Canada » et il fallait prendre des mesures afin de les protéger pour les générations futures. Pourtant, des phares patrimoniaux du Canada risquent encore d'être laissés à l'abandon ou même démolis. Par mon témoignage d'aujourd'hui, j'aimerais vous exprimer les préoccupations de la FHC à l'égard de l'application de la loi, en insistant plus particulièrement sur la décision du ministère des Pêches et des Océans de juger excédentaires tous ses phares actifs et inactifs, et vous faire des recommandations pour remédier à cette situation. Mon exposé portera plus précisément sur les points F, G et H du mandat de ce comité.

Je vais commencer par vous expliquer pour quelles raisons la loi était nécessaire. Nous pourrions évidemment répondre plus tard à vos questions de savoir pourquoi les mesures mises en place par le gouvernement fédéral étaient insuffisantes avant l'entrée en vigueur de la loi. Je vais le faire en vous rappelant les quatre principaux objectifs de la loi — un : prévoir un processus de sélection et de désignation des phares patrimoniaux; deux : empêcher leur modification ou leur aliénation non autorisée; trois : exiger leur entretien dans une mesure raisonnable; et quatre : que la loi facilite la vente ou le transfert de phares appartenant au gouvernement fédéral afin que ceux-ci puissent continuer d'être utilisés à des fins publiques comme phares historiques.

La LPPP permet qu'un phare déclaré excédentaire compte tenu des exigences opérationnelles soit désigné comme phare patrimonial uniquement si une personne ou un organisme présente une promesse écrite, conditionnelle à la désignation, de l'acheter ou de l'acquérir. Cette disposition reconnaît à la fois qu'un grand nombre de phares ne servent plus à la navigation et que le ministère fédéral des Pêches et des Océans (MPO) n'a vraiment aucun intérêt à continuer d'investir dans ces structures.

En mai 2010, toutefois, le MPO a déclaré excédentaire pratiquement l'ensemble de ses 1 000 phares — on parle de 480 phares actifs et de 490 phares inactifs. La seule exception visait les phares habités — qui sont au nombre d'environ 54 en Colombie-Britannique et de 52 à Terre-Neuve-et-Labrador.

La FHC croit qu'en déclarant tous ses phares excédentaires, le MPO mine manifestement l'esprit d'une loi du Parlement de la façon suivante : premièrement, en incluant les phares actifs sur



lighthouses, DFO appears to be attempting to circumvent its obligation under the HPLA. Active lights are, by definition, fulfilling operational requirements and, therefore, should not be designated surplus. Second, this action by DFO makes designation of any lighthouse contingent on an offer to acquire or purchase it. The irony is that once an offer to acquire or purchase is accepted and ownership transferred, designation under the act would be null and void because the act is limited to lighthouses in federal ownership. Third, while many communities may be prepared to make offers to acquire or purchase their local lighthouses, not all lighthouses are close to an active community and easily accessible. Many are complex, remote structures that need regular investment and special equipment. We have serious concerns about the fate of these lighthouses, many of which are unquestionably iconic and historic yet excluded from protection under the act due to DFO's designation of them as surplus. Examples of these would include Sambro Island, Nova Scotia; and George Island Light, Manitoba, which was demolished recently.

By way of recommendations, the Heritage Canada Foundation urges this committee to recommend that the Department of Fisheries and Oceans be instructed to remove active lighthouses from its surplus list, allowing Canadians to petition for the designation and protection of these lighthouses under the Heritage Lighthouse Protection Act while they are in the hands of the federal government. It also urges this committee to recommend that Parliament impose a moratorium on actions that render existing operational lights surplus to needs, such as installing new lights on sticks in the vicinity of an existing operational lighthouse. In our view, DFO should not be allowed to invest taxpayers' dollars in actions that contravene the intent of the act. HCF also recommends that the Minister of the Environment, who is responsible for the act, ensure that measures are in place in the interim to monitor DFO's stewardship of lighthouses on the surplus list.

Regardless of the department's efforts to water down the Heritage Lighthouse Protection Act, these structures are still federally owned, and many of them have undeniable heritage value to Canadians. HCF would like to see the minister responsible for the act ensure that both designated heritage lighthouses and those deemed surplus receive alternate forms of protection. If they leave the federal inventory, a heritage easement or covenant on title would ensure the protection of their heritage character. Such measures have been put in place in the United States, for instance. The National Historic Lighthouse Preservation Act of 2000 requires that sales or transfers must include designation of the heritage structure, maintenance according to heritage standards, and provisions for public

liste des phares excédentaires, le MPO semble tenter d'échapper à ses obligations en vertu de la LPPP. Les phares actifs sont, par définition, utilisés pour répondre à des exigences opérationnelles et ne devraient donc pas être déclarés excédentaires. Deuxièmement, la liste dressée par le MPO rendrait la désignation de presque tout phare conditionnelle à une promesse d'achat ou d'acquisition. Ironiquement, une fois qu'une offre d'acquisition ou d'achat est acceptée et que le bien est cédé, la désignation en vertu de la loi est sans effet, puisque la mesure législative ne vise que les phares appartenant au gouvernement fédéral. Troisièmement, bien que de nombreuses collectivités soient disposées à présenter des promesses d'acquisition ou d'achat de leurs phares locaux, tous les phares ne sont pas situés dans des communautés actives et faciles d'accès. De nombreux phares sont des structures complexes et isolées qui nécessitent des investissements périodiques et un équipement spécial. Nous nous inquiétons grandement du sort de ces phares, qui ont souvent une indiscutable valeur emblématique et historique, mais qui sont exclus de la protection en vertu de la loi dès lors que le MPO les déclare excédentaires. Le phare de l'île Sambro, en Nouvelle-Écosse, et celui de l'île George, au Manitoba, qui a été démoli récemment, en sont des exemples.

Au chapitre des recommandations, la Fondation Héritage Canada prie instamment ce comité de donner pour instruction au MPO de retirer les phares actifs de sa liste des phares excédentaires, et de permettre aux Canadiens de présenter une pétition demandant leur désignation et leur protection en vertu de la LPPP tant qu'ils seront la propriété du gouvernement fédéral. Elle demande également, avec insistance, que le comité recommande au Parlement l'imposition d'un moratoire à l'égard de mesures qui rendraient excédentaires des phares utilisés actuellement, compte tenu des besoins, comme l'installation de projecteurs montés sur des tours à proximité d'un phare en activité. À notre avis, le MPO ne devrait pas être autorisé à investir des deniers publics dans des initiatives qui contreviennent à l'esprit de la loi. Enfin, la FHC recommande que le ministre de l'Environnement, qui est responsable de l'application de la loi, veille à ce que des mesures soient prises, en attendant, pour surveiller la façon dont le MPO protège les phares inscrits sur sa liste des phares excédentaires.

Malgré les efforts déployés par le ministère pour vider de son sens la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, ces structures continuent d'appartenir au gouvernement fédéral, et nombre d'entre elles revêtent indéniablement une valeur patrimoniale aux yeux des Canadiens. La FHC voudrait que le ministre responsable de la loi s'assure que les phares patrimoniaux désignés et ceux jugés excédentaires bénéficient d'une autre forme de protection. Si le gouvernement fédéral cède ses phares à des intérêts privés, une entente de servitude de conservation patrimoniale ou un covenant de titre permettraient d'assurer la protection de leur caractère patrimonial. Des mesures semblables ont été appliquées aux États-Unis, par exemple. La National Historic Lighthouse Preservation Act de 2000 prévoit que les ventes ou cessions doivent inclure la

access to the site. There is even a stipulation that property reverts to federal ownership if these requirements are not met.

The Heritage Canada Foundation would also urge this committee to recommend that representatives from the Department of Fisheries and Oceans and possibly from the Coast Guard be asked to make a presentation before the committee in respect of some of the issues that we have raised today. Thank you for the time that you have allowed us to be here to present and to answer any questions that we can.

**The Deputy Chair:** Thank you. I would now like to recognize Senator Murray, who was very involved with steering the Heritage Lighthouse Protection Act through the Senate, along with Senator Carney. I would also like to welcome Senator MacDonald from Nova Scotia and Senator Manning from Newfoundland. The floor is now open for questions.

**Senator Poy:** Thank you very much for the presentation. I am interested in keeping as many of our lighthouses as possible, as part of Canadian Heritage. Can you explain to me what is "lights on sticks?" Can you just expand on that?

**Ms. Quinn:** Basically, that is a slang term that really means those lights that are now fastened on top of a metal structure. It is not a building; it is almost a ladder-shaped metal tower that has a navigational aid on top of it. Interestingly, we just hosted our national conference in St. John's, Newfoundland, a couple of weeks ago. We had a session on the issue of heritage lighthouses with quite a good representation of people present and interesting people on our panel. Someone in the audience who got up was an active sailor. He talked about the fact that the light is important, but at some point the visual white structure, and its visibility from offshore, becomes almost as important as a light. I am not really a big sailor so I tend not to think of these structures from how you view them from offshore. I think of them more as places that I visited either by driving to them or by hiking to them, but that certainly is a good point.

**Senator Poy:** Lighthouses have a romantic aura to them that is very much part of Canada and Canadian history because we have so many coastlines.

What does it mean by "the existing operational lights"? Right now, Parliament is trying to turn existing operational lights into surplus. Are you recommending a moratorium on the action?

**Ms. Quinn:** Yes.

désignation de la structure patrimoniale, l'entretien dans le respect des normes patrimoniales ainsi que des dispositions pour permettre au public d'accéder au site. Cette loi stipule même que le gouvernement fédéral redeviendra propriétaire de ces bâtiments en cas de non-conformité à ces exigences.

La Fondation Héritage Canada presse également le comité pour qu'il recommande que des représentants du ministère des Pêches et des Océans, et éventuellement de la Garde côtière, viennent faire un exposé devant ce comité au sujet de quelques-uns des problèmes que nous avons soulevés aujourd'hui. Je vous remercie de nous avoir laissé le temps de vous présenter notre point de vue sur la question; nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

**Le vice-président :** Merci. Je voudrais souligner le travail du sénateur Murray, qui s'est beaucoup engagé dans le pilotage, aux côtés du sénateur Carney, de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux lorsqu'elle a été renvoyée au Sénat. Je tiens également à souhaiter la bienvenue au sénateur MacDonald, de la Nouvelle-Écosse et au sénateur Manning, de Terre-Neuve-et-Labrador. Je vous laisse maintenant poser vos questions.

**Le sénateur Poy :** Merci beaucoup pour votre présentation. Je souhaite que l'on conserve le plus de phares possible dans le patrimoine canadien. Pourriez-vous m'expliquer en quoi consiste l'installation de projecteurs montés sur des tours? Qu'est-ce que c'est exactement?

**Mme Quinn :** En fait, c'est une expression jargonneuse pour indiquer que ces projecteurs sont maintenant installés en haut de structures métalliques. Il ne s'agit pas de bâtiments; cela ressemble davantage à des tours en forme d'échelle au sommet desquelles est placé un dispositif d'aide à la navigation. Fait intéressant, il y a quelques semaines, nous avons tenu notre conférence nationale à St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador. Nous avons organisé une séance sur la question des phares patrimoniaux à laquelle ont participé de nombreux membres de l'assistance et des représentants intéressants de notre groupe d'experts. À un moment donné, une personne, dans l'assistance, s'est levée; c'était un marin actif. Il nous a expliqué que le phare était important, mais que, d'une certaine manière, la structure blanche et sa visibilité au large étaient presque aussi importantes que le phare lui-même. Comme je ne suis pas une grande navigatrice, je n'ai pas le réflexe de me demander à quoi ressemblent ces structures vues depuis le large. Je les considère davantage comme des lieux que j'ai visités et dont j'ai fait le tour en voiture ou à pied. Il reste que c'est une remarque pertinente.

**Le sénateur Poy :** Les phares sont empreints d'un romantisme qui fait partie intégrante du Canada et de son histoire parce que nous avons énormément de côtes.

Qu'entendez-vous par « phares utilisés actuellement »? Le Parlement tente de rendre excédentaires les phares utilisés actuellement. Recommandez-vous l'imposition d'un moratoire à l'égard de ces mesures?

**Mme Quinn :** Oui.



**Senator Poy:** Even the lights that are working would be deemed surplus?

**Ms. Quinn:** That is correct. The department has put over 400 operational lights on their surplus list. They did that in late April or early May, I think.

**Senator Poy:** Do the sailors not need these?

**Ms. Quinn:** This is a question that we do not understand. We are looking for clarity on how an operational lighthouse ends up on a surplus list. The only conclusion that we can draw is because it moves the reason for the act's existence from the Department of Fisheries and Oceans' perspective away from one of protection to a means of unloading them.

**Senator Poy:** They are for sale once they are on the surplus list?

**Ms. Quinn:** Yes.

**The Deputy Chair:** Not hearing any questions, could I ask Ms. Quinn to tell us a bit about the Heritage Canada Foundation, how you do your work and how you are funded? You were involved in the top ten endangered places and worst losses list. Could you tell us about that, please?

**Ms. Quinn:** Certainly. The Heritage Canada Foundation was created in 1973 by an act of Parliament. We were created to be an arm's-length organization. Our mandate is the preservation of heritage buildings and historic places across the country. We were created with an endowment in 1973, which was topped up about four years after that.

We are a membership-based organization and we raise funds through our membership dues. As well as being a watchdog organization, we have a mandate to raise awareness about the value of conserving heritage buildings and historic places in Canada, not only for the building on its own, as an iconic place, but also in terms of the role historic neighbourhoods, or streetscapes, or historic main streets in smaller communities have played in our social history, our economic history and our marine history. We have had many programs over the years — for example, main street Canada and heritage regions. For the past five years, we have had, as you mentioned, our top ten endangered places program. Once a year, we put out a list of the 10 most endangered places in Canada. We have had lighthouses on that list, I should add. We also try to recognize good works in conservation through an awards program, including the Prince of Wales prize for municipal leadership in heritage conservation; the Lieutenant Governor's award, which is given to a group or an individual in a province; and, similarly, the Gabrielle Léger award that was named after the wife of Jules Léger, a former Governor General, for a lifetime achievement

**Le sénateur Poy :** Même les phares actifs seraient considérés excédentaires?

**Mme Quinn :** Effectivement. Fin avril ou début mai dernier, je crois, le ministère a mis plus de 400 phares actifs sur sa liste des phares excédentaires.

**Le sénateur Poy :** Les marins n'ont-ils pas besoin de ces phares?

**Mme Quinn :** C'est justement ce que nous ne comprenons pas. Nous voudrions qu'on nous explique clairement ce qui justifie qu'un phare actif se retrouve sur la liste des phares excédentaires. La seule explication que nous voyons, c'est que du point de vue du ministère des Pêches et des Océans, cela permet de soustraire ces phares à l'application de la loi et donc de ne plus les protéger; c'est une façon de s'en décharger.

**Le sénateur Poy :** Ils sont à vendre dès lors qu'ils se retrouvent sur la liste des phares excédentaires, n'est-ce pas?

**Mme Quinn :** Absolument.

**Le vice-président :** Étant donné qu'il n'y a pas d'autres questions, puis-je demander à Mme Quinn de nous parler un peu de la Fondation Héritage Canada, de la façon dont vous travaillez et dont vous êtes financés? Vous avez établi le palmarès des dix sites les plus menacés et la liste des grandes pertes. Pourriez-vous nous en parler, s'il vous plaît?

**Mme Quinn :** Certainement. La Fondation Héritage Canada a été créée en 1973 en vertu d'une loi du Parlement. Elle était destinée à être une organisation indépendante. Notre mandat consiste à assurer la préservation des bâtiments patrimoniaux et des lieux historiques partout au pays. Notre création, en 1973, était assortie d'une dotation qui a été bonifiée environ quatre ans plus tard.

Nous sommes un organisme de bienfaisance qui repose sur ses membres, lesquels payent des cotisations. En plus d'agir comme chien de garde, nous avons pour mandat de sensibiliser les gens à l'importance de la conservation des bâtiments et des lieux historiques du Canada, pas uniquement pour les bâtiments eux-mêmes, en tant que sites emblématiques, mais aussi pour le rôle qu'ont joué dans notre histoire sociale, économique et maritime les quartiers ou les paysages de rue historiques ou encore les rues principales patrimoniales de nos petites communautés. Nous avons géré de nombreux programmes au fil des ans — comme le programme Rues principales ou celui visant les régions patrimoniales. Comme vous l'avez indiqué, tous les ans depuis cinq ans, nous faisons un palmarès des 10 sites les plus menacés au Canada. À ce propos, je tiens à préciser que plusieurs phares ont figuré dans ce palmarès. Nous essayons également de souligner les bonnes initiatives en matière de conservation au moyen de programmes de reconnaissance, comme le Prix du Prince de Galles, décerné à une municipalité qui a fait preuve d'une volonté exemplaire pour protéger son patrimoine; le Prix du lieutenant-gouverneur, remis en guise de reconnaissance des réalisations



award in heritage conservation. We try to balance raising awareness with advocacy work in Canada.

**The Deputy Chair:** I would now like to welcome Senator Hubley from Prince Edward Island and Senator Cochrane from Newfoundland and Labrador. We have lots of talent and experience here. Senator Hubley, you had a question?

**Senator Hubley:** Thank you for your presentation, and welcome this evening. As you may know, we did travel for a fact-finding tour to Nova Scotia and had the pleasure of visiting many of the lighthouses. Nova Scotia has the largest number of lighthouses and also some of the oldest. The tourism, culture and heritage minister recently indicated in an op-ed news release that the province was worried about the ongoing upkeep of some of the province's most historically significant properties, for example, the lighthouses at Peggy's Cove, Sambro Island and Cape Sable.

Do you feel that the provinces have a role in protecting Canada's historic lighthouses? What has been their response thus far?

**Ms. Quinn:** Although I am not certain about this, there could already be some lighthouses that have become the responsibility of the provincial level. From both a tourism perspective and a local economic revitalization perspective, the provinces, particularly those with a lot of lighthouses, are interested.

We worked with people — and, as I said earlier, we worked with Senator Carney about why we needed this kind of act — about the idea that surplus lighthouses could fall into or become the responsibility of either municipalities or local groups or individuals. For iconic sites like Peggy's Cove, I think it would make a lot of sense if they ultimately ended up in the hands of the Province of Nova Scotia. I think it is still an active light.

**Chris Wiebe, Officer, Heritage Policy and Government Relations, Heritage Canada Foundation:** I also know informally that the Province of Quebec has been looking into the lighthouses that are within its jurisdiction, and looking at certain eventualities in terms of should these lighthouses come on the market or move out of federal ownership, and which ones, in terms of creating a hierarchy, would be best suited for provincial involvement.

I know that they were looking at that. I do not know all of the details about that, but I have heard informally that is taking place. Some provinces are stepping up.

**Senator Hubley:** During our trip to Nova Scotia, we had the opportunity to speak to some of the fishermen. I am not totally convinced that, from a fishermen's perspective, these should be in any way changed. In other words, they felt that the lighthouse is the most prominent structure to have on land to support their

exceptionnelles en conservation d'un groupe ou d'une personne dans une province; et aussi la Médaille Gabrielle Léger, en honneur à l'épouse de Jules Léger, ancien gouverneur général, pour reconnaître le travail de toute une vie au service de la conservation du patrimoine. Nous essayons d'atteindre un juste équilibre entre le travail de sensibilisation et la défense des intérêts au Canada.

**Le vice-président :** Je salue maintenant le sénateur Hubley, de l'Île-du-Prince-Édouard, et le sénateur Cochrane, de Terre-Neuve-et-Labrador. Nous avons beaucoup de talents et de gens expérimentés ici. Sénateur Hubley, vous aviez une question?

**Le sénateur Hubley :** Merci pour votre exposé, et bienvenue parmi nous. Comme vous le savez peut-être, nous avons fait un voyage d'observation en Nouvelle-Écosse, et nous avons eu le plaisir de visiter de nombreux phares. Cette province compte le plus grand nombre de phares au Canada et aussi quelques-uns des plus anciens. Le ministre du Tourisme, de la Culture et du Patrimoine de la Nouvelle-Écosse a récemment dit dans une lettre d'opinion sous forme de communiqué de presse que la province était inquiète des coûts d'entretien croissants de plusieurs de ses bâtiments historiques emblématiques, comme les phares de Peggy's Cove, de l'île Sambro et du cap de Sable.

Croyez-vous que les provinces ont un rôle à jouer dans la protection des phares patrimoniaux du Canada? Quelle a été leur réponse à ce sujet jusqu'à présent?

**Mme Quinn :** Je ne suis pas tout à fait sûre de ce que j'avance, mais je crois que certains phares relèvent déjà de la responsabilité provinciale. Les provinces sont intéressées à s'occuper des phares, particulièrement celles qui en comptent beaucoup, pour des raisons touristiques et de revitalisation de l'économie locale.

Nous avons travaillé avec des gens — et comme je l'ai dit plus tôt, le sénateur Carney nous a aidés à démontrer que ce genre de loi était nécessaire — pour voir s'il était envisageable que les phares excédentaires relèvent de la responsabilité de municipalités, de groupes locaux ou de particuliers. Pour des sites emblématiques comme Peggy's Cove, je trouve qu'il serait tout à fait approprié, en fin de compte, que ce soit la province de Nouvelle-Écosse qui s'en occupe. Je crois que le phare est encore actif à cet endroit-là.

**Chris Wiebe, agent, Politiques du patrimoine et Relations gouvernementales, Fondation Héritage Canada :** Je sais également de manière officieuse que la province de Québec s'est intéressée aux phares se trouvant sur son territoire et qu'elle a examiné les différents cas de figure possibles, à savoir si ces phares doivent être vendus et ne plus appartenir au gouvernement fédéral. Et si oui, lesquels, pour établir une hiérarchie, devraient être pris en charge par la province.

Je sais qu'ils ont étudié la question. Je ne connais pas tous les détails, mais j'ai entendu dire que ça se faisait. Certaines provinces se lancent dans ce genre d'initiative.

**Le sénateur Hubley :** Lors de notre voyage en Nouvelle-Écosse, nous avons eu l'occasion de parler à des pêcheurs. Je ne suis pas totalement convaincue que, du point de vue des pêcheurs, il faille toucher à ces phares. Autrement dit, ces gens estiment que les phares représentent la plus grande structure sur la terre ferme

activities at sea. You mentioned even the size and the presence of the light and the white and red markings on it. Given that, do you feel that there has been enough communication with the fishing communities, and do you feel that their concerns have been part of the discussions?

**Ms. Quinn:** That is a very good question. I do not know if I am equipped to answer it because I am not fully aware of the extent of the communications. From the extent of our involvement, I can say that, from our experience, we have not been made aware of any real, active attempt to bring that group into the equation. Do you know differently, Mr. Wiebe?

**Mr. Wiebe:** I am cognizant of Parks Canada's dissemination of materials through its brochures and its website. A number of months ago, just contacting people down on Lake Erie about the status of the bill and what that means for those lighthouses in that area, there was a certain amount of knowledge that needed to be brought to them. They were still somewhat unaware of it. These were people who were heritage buildings-related people. However, in terms of the people in the fishing industry itself, that is a whole different matter and a different sector that needs to be engaged in the protection of and advocacy for these structures.

**Senator Murray:** I thank you for your indulgence. I am not a member of the committee, but I am interested in this subject. I must say I am profoundly saddened by what the government and government officials have done with a very straightforward piece of legislation that we have prepared with very great care. This bill, in its drafting, was massaged with government officials and interested groups such as yours and others. At committee stage, amendments were proposed by the government, and there was a lot of give and take and compromise. At the end of the process, I thought we had a bill that we could all live with and that would be respected by all concerned, acting in good faith. What we have here, what you have described to us and we heard about it earlier, is not good faith. It is the opposite of good faith. We have government officials who decided to make a virtual nullity of the bill that Parliament passed and to make fools of us.

I do not think we have to decide what to do tonight, but we have to reflect on it, and I think we should take no small steps in dealing with what I think is a brazenly contemptuous attitude of government officials towards Parliament. I express the hope that the political authority in this country, the ministers, will not make the mistake of trying to defend this action. These people should be hung out to dry for what they have done. We should not under any circumstances ever accept that they would do what they have done with an act of our Parliament.

Just to summarize here, we passed an act into law that gave Canadians two years to petition the minister to designate a lighthouse as a heritage lighthouse. The minister then would have five years to determine which of these places would be designated as heritage lighthouses. During those two years, the Minister of

pour guider leurs activités en mer. Vous avez même parlé de la taille et de la présence des projecteurs, ainsi que des couleurs blanche et rouge des faisceaux lumineux. Dans les circonstances, pensez-vous qu'il y a eu suffisamment de dialogue avec les communautés de pêcheurs, et que les préoccupations de ces derniers ont été prises en compte dans les discussions?

**Mme Quinn :** C'est une très bonne question. Je ne sais pas si j'ai tous les éléments de réponse parce que j'ignore jusqu'à quel point on a communiqué avec les pêcheurs. À la lumière de notre engagement et de notre expérience, je peux toutefois vous dire que nous n'avons pas eu connaissance de quelque tentative véritable et délibérée que ce soit consistant à faire entrer ce groupe dans l'équation. Qu'en pensez-vous, monsieur Wiebe?

**M. Wiebe :** Je sais que Parcs Canada diffuse de l'information par l'intermédiaire de ses brochures et de son site web. Il y a quelques mois, en communiquant avec des gens vivant près du lac Érié, au sujet du statut de la mesure législative et des conséquences pour les phares de cette région, on s'est rendu compte qu'il fallait leur donner certaines informations, car ils n'étaient pas très au fait de la situation. Et je vous parle de gens travaillant dans le domaine de la conservation de bâtiments patrimoniaux. Pour ce qui est de l'industrie de la pêche, c'est une toute autre histoire, car cela concerne un secteur différent, mais il faudrait faire participer ses acteurs aux initiatives de protection et de défense de ces structures.

**Le sénateur Murray :** Merci de votre compréhension. Je ne siégerai pas à ce comité, mais je m'intéresse au sujet. Je dois dire que je suis profondément attristé de voir ce que le gouvernement et ses responsables ont fait avec ce projet de loi très simple que nous avons préparé avec beaucoup de soins. La rédaction de cette mesure législative a été manipulée par les responsables du gouvernement et les groupes d'intérêts, dont le vôtre. À l'étape de l'étude en comité, le gouvernement a proposé des amendements, et il y a eu de nombreux compromis. À la fin du processus, j'avais l'impression que la nouvelle version du projet de loi convenait à tous et que tous la respecteraient en toute bonne foi. Ce que nous avons, ce que vous avez décrit et ce que nous avons entendu plus tôt ne témoignent pas d'une bonne foi. C'est tout le contraire. Les responsables du gouvernement ont décidé de pratiquement invalider un projet de loi adopté à la Chambre des communes et de nous faire passer pour des idiots.

Nous ne sommes pas tenus de prendre une décision ce soir, mais nous devons étudier la situation et ne pas ménager les efforts pour réagir à ce qui est, selon moi, un comportement totalement méprisant de la part des responsables du gouvernement à l'égard du Parlement. J'espère que les ministres, qui représentent le pouvoir politique au pays, ne feront pas l'erreur d'essayer de défendre ce comportement. Ces responsables devraient être mis au pilori pour ce qu'ils ont fait. Nous ne devrions jamais accepter que quiconque agisse de cette façon avec une de nos lois.

Pour résumer la situation, nous avons adopté un projet de loi qui accordait aux citoyens un délai de deux ans pour présenter au ministre une pétition demandant à ce qu'un phare reçoive la désignation patrimoniale. En vertu de cette mesure législative, le ministre avait ensuite cinq ans pour déterminer lesquels des



Fisheries or any other minister who is responsible for lighthouses had to make available to the public a list of lighthouses that they considered surplus. Surplus lighthouses could only be designated as a heritage lighthouse if someone submitted a proposal to buy or otherwise acquire the lighthouse and protect its heritage character.

What happened? The act came into force in May 2010. Within days, I think I am correct in saying, the Department of Fisheries and Oceans declared virtually all of the lighthouses under its control — 480 active lights and 490 inactive lights — as surplus. This was their way of thumbing their nose at this act and at Parliament.

As I said, I think we better reflect on it and decide what we will do about it, because I do not think we can simply ignore what they have done. I think we have to take them on.

Last May when they declared all these lighthouses as being surplus, May 29, did you get in touch with the department and, if so, what response did you get?

**Ms. Quinn:** We issued a press release fairly soon after that, expressing our concern and surprise. It really was, as you say, Senator Murray, unexpected to say the least. We did also write, I believe, to both the Minister of the Department of Fisheries and Oceans as well as the Minister of the Environment, expressing our concern and, of course, inviting the opportunity to meet to elaborate on those concerns.

**Senator Murray:** Have they replied to you?

**Ms. Quinn:** No.

**Senator Murray:** When did you write to them?

**Ms. Quinn:** In May of this year.

**Senator Murray:** In May or June.

**Senator Nancy Ruth:** I wanted to ask about the governance structure of your organization. Can you tell me a bit about that? How much was the initial endowment in the 1970s, what was the top-up, and how much is the membership? Is that your prime means of raising money, and how do you raise money?

**Ms. Quinn:** We have members across the country, and we ask our members to vote for the representatives on our board. We can have one representative per province or territory, and also our bylaws allow for the appointment of up to six additional board members.

**Senator Nancy Ruth:** Who appoints them?

**Ms. Quinn:** A committee of the board makes a recommendation to the board as a whole, and the appointment must be approved by the sitting board.

When we were created in 1973, I believe the endowment was \$11 million. I will get the total.

**Senator Nancy Ruth:** I just want to know more or less.

phares faisant l'objet d'une pétition seraient désignés phares patrimoniaux. Au cours de cette période de deux ans, le ministre des Pêches et des Océans ou tout autre ministre responsable des phares devait rendre publique la liste des phares jugés excédentaires. Les phares excédentaires ne peuvent obtenir la désignation patrimoniale que si quelqu'un propose d'en faire l'acquisition et d'en protéger le caractère patrimonial.

Que s'est-il passé? Quelques jours après l'entrée en vigueur de la loi, en mai 2010, et je ne crois pas me tromper à ce sujet, le ministère des Pêches et des Océans a jugé excédentaires presque tous les phares de propriété fédérale — 480 phares actifs et 490 phares inactifs. C'était sa façon de se moquer de cette loi et du Parlement.

Comme je l'ai dit, il serait dans notre intérêt d'étudier la situation et de prendre une décision quant à la suite des choses. Nous ne pouvons pas simplement ignorer ce qui s'est produit. Nous devons confronter les responsables.

Le 29 mai dernier, lorsque le ministère a pris sa décision, l'avez-vous contacté et, si oui, que vous a-t-on dit?

**Mme Quinn :** Nous avons publié un communiqué de presse peu de temps après afin d'exprimer notre inquiétude et notre surprise. Comme vous l'avez dit, sénateur Murray, cette décision était totalement inattendue, c'est le moins que l'on puisse dire. Si je ne m'abuse, nous avons également écrit au ministre des Pêches et des Océans et au ministre de l'Environnement pour leur faire part de nos inquiétudes et, bien sûr, pour les inviter à nous rencontrer afin d'en discuter davantage.

**Le sénateur Murray :** Vous ont-ils répondu?

**Mme Quinn :** Non.

**Le sénateur Murray :** Quand leur avez-vous envoyé ces lettres?

**Mme Quinn :** En mai dernier.

**Le sénateur Murray :** En mai ou en juin.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je voulais vous poser une question à sujet de la structure de gouvernance de votre organisation. Pouvez-vous m'en parler un peu? Quelle était la cotisation initiale dans les années 1970, quel était le montant complémentaire et quel est le montant de la cotisation aujourd'hui? Est-ce votre principale source de revenus? Comment faites-vous pour recueillir des fonds?

**Mme Quinn :** Nous avons des membres un peu partout dans le pays, et nous leur demandons d'élire les représentants du conseil d'administration. Chaque province ou territoire peut compter un représentant. Nos règlements autorisent également la nomination de six autres représentants tout au plus.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Qui les nomme?

**Mme Quinn :** Un comité composé de membres du conseil recommande des candidats au conseil qui doit ensuite approuver les nominations.

Si je ne m'abuse, lors de la création de la fondation, en 1973, notre capital s'élevait à 11 millions de dollars. Je vais vous trouver les chiffres exacts.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je veux simplement avoir une idée



**Ms. Quinn:** I think the top-up brought us up to a little over \$13 million.

**Senator Nancy Ruth:** Have you been spending it?

**Ms. Quinn:** We have a board policy that only a certain percentage of the endowment — our board is mandated to protect the corpus of that endowment, and we are very strict about that because we have been around for nearly 40 years.

**Senator Nancy Ruth:** Is this money publicly invested?

**Ms. Quinn:** The money has been so invested at times depending on our programs. In the earlier years, we had programs to purchase, rent, renovate or restore, and resell heritage buildings. We had to step away from that for a while because of the associated costs. We have membership dues, fundraising campaigns every year and certain programs, especially our annual national conference where we have had quite a bit of success with sponsors that pretty much cover the cost.

**Senator Nancy Ruth:** How much do you raise per year between membership dues, sponsorships and campaigns? Would it be \$20,000?

**Ms. Quinn:** It would be more than that if you consider certain in-kind sponsorship.

**Senator Nancy Ruth:** Would it be less than \$50,000?

**Ms. Quinn:** Yes. We do a lot of good work with a small group of dedicated people.

**Senator Nancy Ruth:** How many people are on the board?

**Ms. Quinn:** We just had our annual general meeting, and a couple of new appointments. I believe we are eight.

**Senator Nancy Ruth:** You do not always have those extra six, do you?

**Ms. Quinn:** No. We have them at times only.

**Senator Nancy Ruth:** It is in the bylaws if needed.

**Ms. Quinn:** Yes.

**Senator Nancy Ruth:** If you have eight directors, does it break down as one from the Maritimes and one from the West Coast, et cetera? How do you divvy up?

**Ms. Quinn:** Every three years, there are board elections. Every board member is entitled to two three-year terms. Members from each province and territory are entitled to nominate a member. Currently, we have a member from every province with the exception of Prince Edward Island. We have two members from New Brunswick, because one of the appointed board members is from New Brunswick, and none from the Northwest Territories and Nunavut.

**Senator Nancy Ruth:** No minister appoints members to your board?

**Mme Quinn:** Je crois que nous avons un peu plus de 13 millions de dollars, si l'on tient compte du montant complémentaire.

**Le sénateur Nancy Ruth:** Avez-vous dépensé cet argent?

**Mme Quinn:** Le conseil a pour politique de ne dépenser qu'un certain pourcentage du capital de la fondation. Il a pour mandat de protéger ce capital, et nous sommes très rigoureux à ce sujet, comme en fait foi notre longévité; nous existons depuis près de 40 ans maintenant.

**Le sénateur Nancy Ruth:** Cet argent est-il investi?

**Mme Quinn:** Il l'a été à l'occasion, selon nos programmes. Au début, nous avions des programmes qui visaient l'achat, la location, la rénovation ou la restauration et la vente d'édifices du patrimoine. Il a fallu abandonner ces marchés pendant un certain temps en raison des frais connexes. Nous comptons sur les cotisations de nos membres, sur nos campagnes de financement annuelles et sur certains programmes, plus particulièrement notre conférence nationale annuelle qui a attiré de nombreux commanditaires. En gros, ce sont nos sources de revenus.

**Le sénateur Nancy Ruth:** Combien d'argent amassez-vous par année avec les cotisations, les commandites et les campagnes de financement? Vingt mille dollars?

**Mme Quinn:** Plus que cela, si l'on tient compte des commandites en nature.

**Le sénateur Nancy Ruth:** Moins de 50 000 \$?

**Mme Quinn:** Oui. Nous accomplissons du bon travail avec un petit groupe de personnes dévouées.

**Le sénateur Nancy Ruth:** Combien de personnes siègent au conseil d'administration?

**Mme Quinn:** Nous venons tout juste de tenir notre assemblée générale annuelle et quelques personnes ont été nommées récemment. Je crois qu'il y a huit représentants.

**Le sénateur Nancy Ruth:** Vous n'avez pas toujours les six représentants nommés, n'est-ce pas?

**Mme Quinn:** Non.

**Le sénateur Nancy Ruth:** Vos règlements le permettent, au besoin.

**Mme Quinn:** C'est exact.

**Le sénateur Nancy Ruth:** Si vous avez huit représentants au conseil, est-ce qu'un vient des Maritimes, l'autre de la côte Ouest, et cetera? Comment le conseil est-il composé?

**Mme Quinn:** Les représentants sont élus tous les trois ans, et chacun peut être élu pour deux mandats. Les membres de chaque province et territoire peuvent proposer un candidat. À l'heure actuelle, toutes les provinces sont représentées, sauf l'Île-du-Prince-Édouard. Le Nouveau-Brunswick compte deux représentants, puisqu'un des représentants nommés est originaire de cette province, et il n'y a aucun des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut.

**Le sénateur Nancy Ruth:** Aucun ministre ne fait de nomination au conseil?

**Ms. Quinn:** No.

**Senator Nancy Ruth:** You are free of that kind of interference.

**Ms. Quinn:** Yes.

**Senator Poirier:** Thank you for the presentation. I greatly appreciate it. I have a couple of questions. You have been in operation for over 30 years so I am sure you have lots of expertise when it comes to heritage buildings. As well, you have worked with the top ten endangered places. You mentioned in your comments that at one time you bought historic places and restored them, I believe, and resold them on the market. Since your organization has been in place for such a long time, do you have any expertise to share with this committee that could be passed on to communities that might be looking at acquiring lighthouses which are sitting idle? The challenge for many communities seems to be how to go about costing and paying for such a restoration as well as maintaining a restored building to keep it active. From your years of experience, do you have recommendations to share on how other communities might benefit from these buildings?

**Ms. Quinn:** Absolutely. We could make recommendations as to who in their communities would have the level of expertise they would be looking for in terms of how to go about a restoration project. All of this depends on the condition of the lighthouse and whether it simply needs good maintenance or whether there are mould issues to be dealt with. We have many good contacts across the country with experts in the area of heritage restoration. We can link people together, and we have connections with local lighthouse preservation societies that have done a fair amount of work in this area. Certainly we are able and prepared to give guidance where needed.

**Senator Poirier:** Do you have a website address?

**Ms. Quinn:** Yes.

**Senator Poirier:** Is there a list of communities that can partner, perhaps, to share ideas? Do you know of any sponsorship groups or organizations with financing available for national heritage buildings?

**Ms. Quinn:** It is a timely question because we are in the process of developing a new website. One of the important new sections of the site will be about lighthouse preservation. These are the very kinds of things that we want to have a mouse click away. We will have good case studies of successful renovations, restorations or alterations, such as the conversion of a lighthouse into a bed and breakfast or a restaurant. We will show the process that has taken place; the fundraising opportunities; how they have prepared campaigns; what has been successful; what has worked and what has not worked; and all of the elements that can link communities together. The website is a work-in-progress as we speak, and that information is an important new component of it.

Mr. Wiebe will lead the development of the material for that section. He might have some other points in response to your question.

**Mme Quinn:** Non.

**Le sénateur Nancy Ruth:** Vous êtes à l'abri de telles ingérences?

**Mme Quinn:** Oui.

**Le sénateur Poirier:** Je vous remercie pour votre déclaration. J'ai bien aimé. J'aurais quelques questions pour vous. La fondation existe depuis plus de 30 ans, donc je suis convaincu que vous avez une grande expertise en ce qui concerne les édifices patrimoniaux. De plus, vous avez dressé la liste des 10 lieux les plus menacés. Si je ne m'abuse, vous avez dit dans vos commentaires qu'à une certaine époque, la fondation achetait et restaurait des édifices patrimoniaux pour ensuite les vendre. Puisque la fondation existe depuis si longtemps, auriez-vous des conseils à donner aux collectivités qui envisagent de faire l'acquisition d'un phare? Ces collectivités doivent évaluer et payer les coûts de restauration, ainsi que les coûts d'entretien une fois la restauration terminée. En vous appuyant sur vos années d'expérience dans le domaine, auriez-vous des recommandations à faire à ces collectivités sur la façon de tirer avantage de ces édifices?

**Mme Quinn:** Absolument. Nous pourrions recommander des membres des collectivités qui ont les compétences voulues pour réaliser un projet de restauration. Tout dépend de l'état du phare et s'il a simplement besoin d'un bon entretien ou s'il présente des problèmes de moisissure. Nous avons de bons rapports avec de nombreux experts du pays en matière de restauration du patrimoine. Nous pouvons mettre des gens en contact, et nous sommes en relation avec les sociétés locales de préservation des phares qui ont déjà fait pas mal de travail dans le domaine. Nous sommes bien évidemment tout à fait disposés à donner des conseils, au besoin.

**Le sénateur Poirier:** Avez-vous une adresse web?

**Mme Quinn:** Oui.

**Le sénateur Poirier:** Est-ce qu'il existe une liste de collectivités qui pourraient, peut-être, unir leurs forces, mettre en commun leurs idées? Connaissez-vous des groupes de parrainage ou des organismes qui disposeraient de fonds pour les édifices du patrimoine national?

**Mme Quinn:** Votre question tombe à point, parce que nous sommes justement en train de créer un nouveau site web. L'une de ses principales sections portera sur la préservation des phares. C'est tout à fait le genre de renseignements auxquels il est bon de pouvoir accéder d'un clic de la souris. Nous y mettrons de bonnes études de cas décrivant des projets réussis de rénovation, de restauration et de modification, notamment la conversion d'un phare en gîte du passant ou en restaurant. Nous y expliquerons le déroulement du projet; les possibilités de collecte de fonds; la préparation des campagnes; ce qui a réussi; ce qui a fonctionné et ce qui a échoué; et tous les éléments qui peuvent tisser des liens entre les collectivités. Ce site est en voie de préparation, et tous ces renseignements en sont un nouvel aspect important.

Mr. Wiebe dirigera la conception du matériel qui sera versé dans cette section. Peut-être a-t-il quelque chose à ajouter en réponse à votre question.



**Mr. Wiebe:** I was thinking about other points of contact that we have with communities. Another untapped area or an area that should be brought in is the planning departments within the municipalities in terms of identification. Many of these lights are located near communities and have become iconic representatives of those communities.

Some places have adopted the local lighthouse as the focal point of their area. It is important to connect not only with non-profit groups, but also with the larger municipal government infrastructure to see how it can fit together. We can help with that.

**Senator Poirier:** Other than your board of eight members, do you have an office with staff so that people can communicate with HCF? In what province are you based?

**Ms. Quinn:** Our headquarters are in Ottawa. We lease space in an historic heritage-designated house on Blackburn Avenue in the Sandy Hill area. I believe that we have five or six people on staff.

**Senator Nancy Ruth:** If you spent 4 per cent of your endowment, it would amount to just over \$0.5 million. Does that sound right?

**Ms. Quinn:** Exactly. I was going to say between \$600,000 and \$700,000.

**Senator Poirier:** Is this all on the website so that anyone can find it?

**Ms. Quinn:** The site is [www.heritagecanada.org](http://www.heritagecanada.org).

**Senator MacDonald:** After hearing your presentation and listening to Senator Murray's interventions, I might not express myself with the same vigour, but I see the same problem. When I read your notes I find that, in many ways, they reflect the way I think. This has been a frustrating exercise over the last number of months. We have legislation in place but we are going backwards or spinning our wheels.

Your organization does not fund projects of this nature. You said that, at one time, you put money into heritage buildings and fixed them for resale. That is an expensive proposition. Regardless of what we do, it will be an expensive proposition to maintain these lighthouses. Certainly, there is private funding by organizations around the world. Your organization has been around a long time. What sort of intelligence can you give us on where funding for projects of this nature has been successfully secured from different countries? In particular, when I go to Scotland, I always notice that the National Trust for Scotland has a change box everywhere you go. They raise millions of pounds a year privately to fund different places of historical significance.

Could something like that be established in our country? Do you have some intelligence that you can share with us on this in terms of the options available to us?

**Ms. Quinn:** That is a good question. As I said, the Heritage Canada Foundation is not a big property-owning organization. We are modeled more on the U.S. National Trust than we are on the British National Trust or the Scottish Civic Trust, which are

**M. Wiebe :** J'étais en train de penser à d'autres points de contact que nous avons avec les collectivités. Les services de planification des municipalités représentent, sur le plan de l'identification, un autre filon qui n'est pas exploité ou auquel il vaudrait la peine de songer. Un grand nombre de ces phares sont situés près de collectivités et en sont devenus l'emblème.

Certaines régions ont fait du phare local leur axe central. Il est important de tisser des liens non seulement avec les groupes sans but lucratif, mais aussi avec la plus vaste infrastructure de l'administration municipale pour déterminer comment tout intégrer. Nous pouvons prêter main-forte.

**Le sénateur Poirier :** À part votre conseil composé de huit membres, avez-vous un bureau de la FHC et des employés, avec lesquels les gens peuvent communiquer? Dans quelle province se trouve votre fondation?

**Mme Quinn :** Notre siège est à Ottawa. Nous louons des locaux dans une maison classée monument historique de l'avenue Blackburn, dans la Côte-de-Sable. Je crois que notre effectif compte cinq ou six personnes.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Si vous dépensez 4 p. 100 de votre capital, cela fait un peu plus de 0,5 million de dollars, n'est-ce pas?

**Mme Quinn :** Exactement. J'allais dire entre 600 000 et 700 000 \$.

**Le sénateur Poirier :** Est-ce que tout cela est dans le site Web, et tout le monde peut le voir?

**Mme Quinn :** Le site est à l'adresse [www.heritagecanada.org](http://www.heritagecanada.org).

**Le sénateur MacDonald :** Maintenant que j'ai entendu votre exposé et les interventions du sénateur Murray, je ne m'exprimerai peut-être pas avec la même ardeur, mais pour moi le problème reste néanmoins le même. En lisant vos notes, j'ai trouvé qu'à bien des égards, elles reflètent ma pensée. Tout ceci a été frustrant, ces derniers mois. Nous avons une loi, mais nous reculons ou nous tournons en rond.

Votre organisme ne finance pas des projets de cette nature. Vous avez dit qu'à une époque, vous investissiez dans des bâtiments patrimoniaux et les rénoviez pour les revendre. C'est coûteux. Quoi que nous fassions, l'entretien de ces phares sera coûteux. Il doit certainement exister des organismes privés dans le monde qui assurent ce type de financement. Votre organisme existe depuis longtemps. Que pouvez-vous nous dire sur des projets de cette nature qui ont bénéficié de fonds provenant de l'étranger? Je pense à l'Écosse. Quand j'y vais, je vois toujours partout des boîtes de collecte du National Trust for Scotland. Il récolte des milliers de livres par année, à titre privé, pour financer divers site d'importance historique.

Serait-il possible de créer quelque chose de ce genre au Canada? Pouvez-vous nous fournir des renseignements sur les solutions qui s'offrent à nous?

**Mme Quinn :** C'est une bonne question. Comme je le disais, la Fondation Héritage Canada ne possède pas de nombreuses propriétés. Notre modèle s'inspire plus du U.S. National Trust que du British National Trust ou du Scottish Civic Trust qui, eux,



big property-owning organizations. In a way, it is easier to develop a fundraising campaign around a property because you can see the results; they are tangible.

I think the United States has been successful doing this, but there is a strong philanthropic culture there. I personally do not think we have as strong a philanthropic tradition in Canada. However, that is not to say that something cannot be developed, especially around those kinds of important iconic symbols that lighthouses represent. I think the opportunity is ripe for investment.

**Senator MacDonald:** I see lighthouses as the type of thing where, if you theoretically established a lighthouse trust for Canada, the public would buy into it. It might provide us with an opportunity to raise funds. If we always put ourselves in the position where we are dependent on government to fund these things, we will increasingly be open for disappointment. We have to look at all of our options. I have great empathy and support for your organization. I am a person who is big on the heritage of the country. I am more than willing to criticize the bureaucracy with you and with the other members of the board. However, we must find a solution for this so that we can establish a functional body that can raise funds. Again, I use the simple example of a national trust. If we establish a national trust, I think the public will respond favourably to it. I think your organization, with so much credibility and history behind it, can take the lead in this and provide some direction.

**Ms. Quinn:** This subject has been discussed at the board level, namely, the creation of a special fund where monies raised would be directed to a specific building type. In this case, it would be for the lighthouses.

As I said, we just had our annual general meeting and have a fresh board, but there is quite a bit of momentum to strike a committee at the board level to look into this.

**Senator MacDonald:** Having grown up in a community with a well-known lighthouse, I realize that it is a magnet for people. People go to the lighthouse; kids run to the lighthouse. We can do more with these things, but we must have a plan.

**Ms. Quinn:** It is a feel-good kind of effort. Any big corporation that wants to see itself associated with a positive project that has community buy-in and support can really get behind something like this. It is a matter of putting a business plan together and of marketing to corporate Canada the potential return in terms of visibility, goodwill and all the rest of it.

**Mr. Wiebe:** There is strong potential there for corporate monies. I am thinking in terms of the tourism industry. In every tourism ad that you see from the Atlantic provinces, there is also a lighthouse in it. Airlines flying there use it as the iconic symbol. In the U.S. there has been a program at the federal level called Save America's Treasures. They focused on those kinds of iconic places in America. It has been done with money from the federal

possèdent de nombreuses propriétés. D'une certaine manière, il est plus facile d'élaborer une campagne de financement axée sur une propriété particulière, parce qu'on peut voir les résultats; ils sont tangibles.

Je pense que les États-Unis y sont parvenus, mais il y a là-bas une forte culture philanthropique. Personnellement, je ne pense pas que ce soit le cas au Canada. Ce n'est pas dire qu'il soit impossible de faire quelque chose, surtout s'il s'agit d'emblèmes aussi importants que les phares. Je crois que le climat est propice à l'investissement.

**Le sénateur MacDonald :** Il me semble que les phares font partie de ces choses que le public trouverait valables, s'il était question de créer une fiducie pour les phares du Canada. Ce pourrait être un moyen de recueillir des fonds. À toujours compter sur le gouvernement pour financer ce genre de choses, nous risquons de connaître de plus en plus de déceptions. Nous devons réfléchir à toutes les solutions possibles. Votre organisation a toute ma sympathie et je l'appuie sans réserve. Je suis de ceux qui accordent beaucoup d'importance au patrimoine du pays. Je suis très enclin à joindre ma voix à la vôtre et à celles de vos collègues pour critiquer la bureaucratie. Nous devons néanmoins trouver une solution pour mettre sur pied un organisme fonctionnel qui puisse recueillir des fonds. Je reviens encore au simple exemple de la fiducie nationale. Je pense que le public accueillerait favorablement la création de ce genre de fiducie. Je pense qu'avec toute la crédibilité dont jouit votre organisme et son histoire, il pourrait en prendre l'initiative et lui donner un cadre.

**Mme Quinn :** Nous avons déjà parlé, au conseil, de créer un fonds spécial dont les recettes seraient réservées à un type particulier de bâtiment. Dans ce cas-ci, ce serait pour les phares.

Nous venons, je l'ai dit, de tenir notre réunion générale annuelle et nous avons un tout nouveau conseil, mais le concept d'un comité, au niveau du conseil, qui se pencherait sur la question, fait allègrement son chemin.

**Le sénateur MacDonald :** Comme j'ai grandi dans une collectivité dotée d'un phare célèbre, je comprends l'attraction qu'il peut exercer. Les gens vont au phare; les enfants y courent. Nous pouvons mieux les exploiter, mais pour cela, il faut un plan.

**Mme Quinn :** C'est très gratifiant. C'est le genre de projet susceptible de vraiment susciter l'intérêt de toute grande entreprise désireuse d'être associée à une initiative positive qui a l'approbation et le soutien de la collectivité. Il suffit de dresser des plans d'activité et de convaincre le monde des affaires du Canada du rendement potentiel, en termes de visibilité, de bonne volonté et tout le reste.

**Mr. Wiebe :** Les possibilités d'obtenir du financement de la part de sociétés sont énormes. Je pense à l'industrie du tourisme. Dans toutes les publicités touristiques des provinces de l'Atlantique, il y a un phare. Les sociétés aériennes qui s'y rendent en font un emblème national. Les États-Unis ont eu un programme fédéral appelé Save America's Treasures, qui était axé sur ce type de sites emblématiques de l'Amérique. Ce programme a été réalisé avec

government and matched by corporate America. I am not sure where the status of that is in terms of federal allotments now.

Thinking about what you are saying, Senator MacDonald, what worried us about seeing the surplus issue arising was that the balance between the government's responsibility to these buildings and the community's responsibility to these buildings was being tipped toward the community in a disproportionate way fairly quickly. Tapping into the corporate funding and corporate sentiment would take time. In this kind of collapsed time-frame scenario, it may not be as favourable to the structures at this point.

**Senator MacDonald:** That means perhaps we should put the brakes on a bit and buy ourselves some time.

**Mr. Wiebe:** Yes.

**Senator Manning:** Thank you for your presentations, Mr. Wiebe and Ms. Quinn.

When we heard testimony from the representatives of the Coast Guard and the Department of Fisheries and Oceans, their message to us was that they did not view it as their mandate to protect the heritage lighthouses. Their mandate was with regard to search and rescue and ensuring that navigational aids were there for the people that are on the sea. They stressed the importance of the distinction between a lighthouse and the light itself.

I do not necessarily agree with the designations that they came forward with regarding the active and nonactive lights, the surplus lighthouses, and I certainly do not agree with trying to keep and maintain all the existing lighthouse structures around the country. Neither do I agree with the pressure being placed on community groups and individuals to try to step up to the plate where, in some cases, the government should be. However, when you look at lighthouses such as the one at Peggy's Cove in Nova Scotia, which is a tourism icon, or the one at Cape Spear in Newfoundland and Labrador, which is a tourist icon, I think the federal government has the responsibility to maintain those lighthouses and to promote them, as Mr. Wiebe said a few moments ago.

Perhaps I am asking you for some advice. The upkeep and the maintenance of these facilities increase every year and the pressure on the public purse is to try to address that as much as possible. However, I have read where we have approximately 34 million American lighthouse enthusiasts and about 2 million Canadian lighthouse enthusiasts who travel around and are very excited about lighthouses. Do you have any suggestions on how the financial issue of maintaining and supporting these lighthouses could be dealt with, in particular with some government support? I have a concern, but I do not believe in the romantic side of things when it comes to a full-court press. Yes, there is a side that needs to be maintained for our heritage and culture, but we cannot go and wrap our arms around every lighthouse in the country and maintain it; somewhere along the line, we must start making decisions.

des fonds du gouvernement fédéral et un financement de contrepartie de la part d'entreprises américaines. Je ne sais pas au juste où il en est maintenant, sur le plan du financement fédéral.

Pour revenir à ce que vous disiez, sénateur MacDonald, ce qui nous a inquiétés quand il a été question de phares excédentaires, c'est que le partage de la responsabilité entre le gouvernement et la collectivité à l'égard de ces bâtiments est très rapidement devenu très inégal, aux dépens de la collectivité. Il faudra du temps pour obtenir l'adhésion des entreprises et leur apport financier. Ce genre de scénario temporaire restreint pourrait ne pas être tellement favorable à la structure actuellement.

**Le sénateur MacDonald :** C'est peut-être signe que nous devrions mettre un peu les freins et nous accorder du temps.

**M. Wiebe :** Oui.

**Le sénateur Manning :** Je vous remercie pour vos exposés, monsieur Wiebe et madame Quinn.

Les témoins de la Garde côtière et du ministère des Pêches et des Océans que nous avons entendus nous ont dit estimer que la protection du patrimoine ne relève pas de leur mandat. Leur rôle est plutôt axé sur la recherche et le sauvetage et consiste aussi à s'assurer qu'il y a des dispositifs d'aide à la navigation pour les gens qui sont en mer. Ils ont insisté sur l'importance de la distinction entre un phare et la lumière elle-même.

Je ne suis pas nécessairement d'accord sur la définition qu'ils ont proposée pour les phares actifs et inactifs, les phares excédentaires, et je ne crois certainement pas qu'il faut essayer de garder et d'entretenir tous les phares du pays. Je n'admetts pas non plus que les groupes communautaires et les particuliers subissent des pressions pour passer à l'action quand, dans certains cas, ce devrait être au gouvernement de le faire. Quoi qu'il en soit, quand il s'agit d'emblèmes touristiques comme les phares de Peggy's Cove, en Nouvelle-Écosse, et de Cape Spear, à Terre-Neuve-et-Labrador, je pense que c'est au gouvernement fédéral qu'il incombe d'entretenir ces phares et d'en faire la promotion, comme le disait M. Wiebe il y a un moment.

Peut-être que ce que j'attends de vous, en fait, ce sont des conseils. Le coût de l'entretien et de la maintenance de ces installations grimpe d'année en année, et le trésor public subit des pressions pour l'assumer dans la mesure du possible. J'ai lu pourtant qu'il y a quelque 34 millions d'Américains et deux millions de Canadiens qui se passionnent pour les phares, qui voyagent de l'un à l'autre. Pouvez-vous nous suggérer, pour l'entretien et la maintenance des phares, des solutions financières qui comporteraient, surtout, un certain élément de soutien de la part du gouvernement? J'estime que c'est préoccupant, mais je ne pense pas qu'il y ait place pour le romantisme quand il s'agit de prendre les grands moyens. Il est vrai qu'il faut préserver notre patrimoine et notre culture, mais nous ne pouvons pas nous permettre de protéger et d'entretenir chaque phare du pays; il vient un moment où il faut prendre des décisions.



From the work that you have been doing, do you have any suggestions to address the concern about maintaining a certain portion of them and addressing the concerns about losing some of these lighthouses?

**Ms. Quinn:** That is a good question. I think the act itself was trying to address that. The many times it went back and forth, and the many suggested amendments, and the various things that happened as that act was being developed, were trying to address those things. Having a process for nominating particular lighthouses for heritage designation under the act was addressing that question. You cannot save everything, and particular lighthouses have heritage and historic and community value. A clear process was put in place by the act to enable those nominations to come forward in a timely fashion, allowing the minister the opportunity to review and make decisions on just which sites would be formally designated.

In terms of cost of maintaining a lighthouse or any other historic structure, it is all about maintenance. As soon as you start turning your back on the maintenance of historic properties, your costs start escalating. They are wooden structures, by and large, although there are stone structures as well. Often, the kiss of death for historic buildings is turning your back on them and ignoring them and not doing those basic maintenance and renovation projects.

The DFO mandate is really the navigational side of things, and not the cultural side of owning and being the stewards of some very important historic buildings and structures in Canada. When budgets are being squeezed and pinched, oftentimes the decision is to forgo maintenance. We see this at all levels, and even in the private sector and with individual homeowners. However, if you wait too long, your costs do sometimes become prohibitive.

Our message is really about ongoing maintenance and respecting the fact that the department is a steward of historic properties on behalf of Canadians. The process that the act put in place did allow for that kind of selection of important sites that this declaration of all structures being surplus defeats.

**Senator Manning:** I agree with you to an extent on the designations of the thousand lights. There are several examples across Canada, and I will give you a couple, if I could, to lay the groundwork for my next question.

Cape Enrage Lighthouse is situated along the Bay of Fundy coastal route in New Brunswick. In 1993, a small group of high school students from Moncton began restoring the site and turned it into a popular tourist organization. A not-for-profit, student-run organization maintains the property.

Rose Blanche lighthouse is on the southwest coast of Newfoundland. The community took over the structure made of huge granite blocks in the late 1990s and raised the money to restore it for use as a local museum.

Avez-vous des suggestions à faire, à la lumière de votre expérience, pour résoudre les préoccupations quant au maintien de certains de ces phares et à l'abandon d'autres phares?

**Mme Quinn :** C'est une bonne question. Je pense que c'était justement ce que la loi tentait de résoudre. Tous les va-et-vient qu'elle a faits, les nombreux amendements qui ont été suggérés, et tout ce qui s'est passé avant qu'elle soit adoptée, c'était pour tenter de régler ces questions. C'est le but que visait la création d'un processus de nomination des phares en vue de leur désignation comme bâtiments patrimoniaux aux termes de la loi. Il est impossible de tous les sauver, et certains phares revêtent une valeur patrimoniale, historique et communautaire. La loi a clairement établi la marche à suivre pour que ces nominations soient faites en temps opportun, afin que le ministre puisse les examiner et prendre des décisions relativement aux sites auxquels donner cette désignation officielle.

Quant aux coûts de la maintenance d'un phare ou de toute autre structure historique, c'est entièrement une affaire d'entretien. Dès l'instant où l'entretien de propriétés historiques est négligé, les coûts se mettent à grimper. Ce sont généralement des structures de bois, bien que certaines soient en pierre. Bien souvent, négliger les édifices historiques, les laisser pour compte et ne pas assurer leur entretien de base et leur rénovation, c'est les condamner.

Le mandat du MPO est vraiment centré sur la navigation plutôt que sur l'aspect culturel de la propriété et de l'intendance de certains bâtiments et structures historiques importants du Canada. Quand les budgets sont réduits, souvent, on renonce à l'entretien. Cela se fait à tous les niveaux, et même dans le secteur privé et chez les particuliers. Par contre, quand on attend trop longtemps, les coûts peuvent devenir prohibitifs.

Nous voulons donc insister sur la nécessité d'assurer un entretien continu et sur le fait que le ministère a des biens patrimoniaux à préserver au nom des Canadiens. Le processus prévu par la loi permettait de choisir les sites importants, mais la décision prise par le ministère de déclarer toutes ces structures excédentaires annule cette possibilité.

**Le sénateur Manning :** En ce qui concerne la désignation des quelque 1 000 phares, je suis d'accord avec vous jusqu'à un certain point. Il y a plusieurs exemples partout au Canada, et je vais vous en donner deux ou trois, si vous me le permettez, pour mettre ma prochaine question en contexte.

Le phare du Cap Enragé est situé le long de la baie de Fundy, au Nouveau-Brunswick. En 1993, un petit groupe d'élèves du secondaire de Moncton a commencé à restaurer le site et l'a transformé en attrait touristique populaire. C'est donc une organisation sans but lucratif gérée par des jeunes qui entretient les lieux.

Le phare de Rose Blanche se trouve sur la côte sud-ouest de Terre-Neuve. Vers la fin des années 1990, la communauté a pris en charge la structure faite d'immenses blocs de granite et a amassé les fonds nécessaires pour sa remise en état dans le but d'en faire un musée local.



In Quebec, of the 43 lighthouses along the coastline and on the islands of the St. Lawrence River, 19 welcome visitors and house a variety of attractions, including museums, restaurants and lodges. Visitors can stay at one of Quebec's two oldest lighthouses, Île Verte and Pointe-des-Monts.

Of the lighthouses that are in Canada today, I realize there is a process now to designate some as heritage. Of the ones that have been announced by the department, does your organization have any idea of how many out there could at least be in the ballpark of being designated heritage lighthouses?

**Mr. Wiebe:** I do not know if we have an exact read on that. I guess that was part of the process that was to unfold from the implementation of the bill. We already know, from the FHBRO, Federal Heritage Buildings Review Office, process, what they have identified as heritage — the 111 that have been recognized, the 20 or so that are at the classified level — but we were looking forward to seeing the process unfolding where communities actually petitioned for these lighthouses to get a real read on where the community value lay in that heritage value. In that sense, the surplusage disconnects that possibility or takes it off the table in terms of getting that public acknowledgement, unless there is a business plan associated with it.

**Senator Manning:** To me, we have two issues. One is the heritage of some of the existing buildings around the country that house lights, and the other is safe navigational aids for people on the water. Coming from Newfoundland and Labrador, we have a variety of both. Some of the concerns that have been raised to me by the general public lean heavily towards safe navigational aids, knowing full well that we have some heritage properties.

If we look across the country at the couple that I mentioned in my remarks earlier, where people, to use the good old Newfoundland-and-Labrador phrase, took the bull by the horns and decided to do something about the lighthouse in their area, I wonder how we address that. We do not seem to be getting any direction. Everyone seems to know what the problem is, but we do not seem to get any direction on how to address the fact that we have parts of our country, communities in our country, individuals in our country, that have raised money apart from government sources and maintained and kept these lighthouses or structures in place. They have made them into major tourist attractions in some cases and are doing extremely well, without government funding. We seem to be at a lock-step here in relation to going forward because we are concerned about the fact that there will not be any government funding.

**Ms. Quinn:** I think those successes that you described just now helped galvanize people to support the act, because clearly it showed there is a willingness on the part of Canadians, and Canadian communities where there are lighthouses, to do that kind of thing — to step up and create organizations, friends of the lighthouse, to put fundraising campaigns together, to find sponsors and to get volunteers out in droves. The work that volunteers have done in this area is remarkable. Those successes helped sell the idea of there being a heritage lighthouse protection act, which would formalize that process to continue and, in fact,

Au Québec, des 43 phares situés le long des côtes et sur les îles du fleuve Saint-Laurent, 19 accueillent des visiteurs et recèlent une grande variété d'attractions, notamment des musées, des restaurants et des gîtes. Les visiteurs peuvent séjourner à l'un des deux plus anciens phares du Québec, soit le phare de l'île Verte et celui de la Pointe-des-Monts.

Je constate qu'un peu partout au Canada on a mis en place un processus pour désigner certains phares patrimoniaux. Parmi ceux qui ont été annoncés par le ministère, combien y en a-t-il, selon vous, qui sont, à tout le moins, sur le point d'être désignés patrimoniaux?

**M. Wiebe :** J'ignore si nous avons le nombre exact. Je suppose que cela faisait partie du processus qui devait se dérouler lorsque le projet de loi a été mis en œuvre. Nous savons déjà, d'après le processus du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine, le BEEFP, quels sont les phares patrimoniaux désignés — les 111 qui ont été « reconnus », les 20 ou à peu près qui ont été « classés » —, mais nous voulions d'abord attendre de voir ce qu'il advenait des phares faisant l'objet d'une pétition pour avoir une meilleure idée de leur valeur historique aux yeux des communautés. En ce sens, le fait de déclarer des phares excédentaires nous prive de la possibilité de les faire reconnaître par la population, à moins que ce soit rattaché à un plan d'activité.

**Le sénateur Manning :** Je considère qu'il y a deux enjeux en cause. D'un côté, on a les biens patrimoniaux, et de l'autre, les aides à la navigation. Étant originaire de Terre-Neuve-et-Labrador, je peux vous dire que les deux enjeux nous intéressent. Les préoccupations dont on m'a fait part concernent principalement la possibilité d'avoir des aides à la navigation sûres, même si nous savons très bien que certaines revêtent une valeur patrimoniale.

Si nous revenons aux endroits dont j'ai parlé plus tôt, où les gens ont, comme on dit à Terre-Neuve-et-Labrador, pris le taureau par les cornes et décidé de préserver le phare qui se trouve dans leur région, je me demande comment nous pouvons nous y prendre. On ne nous donne pas de directive. Tout le monde connaît le problème, mais on ne semble pas savoir comment remédier au fait que, dans certaines collectivités du pays, on a amassé des fonds pour sauvegarder ces phares et ces structures emblématiques. Dans certains cas, ces tours sont devenues d'importantes attractions touristiques, et ce, sans l'aide financière du gouvernement. L'absence de financement du gouvernement nous fait tous hésiter pour l'avenir de ces structures.

**Mme Quinn :** Je pense que les succès que vous venez de décrire ont poussé les gens à appuyer la loi, parce qu'à l'évidence, les Canadiens, et les communautés où se trouvent des phares, veulent prendre ce genre d'initiatives — mettre sur pied des organisations comme les Amis des phares, mener des campagnes de financement, trouver des commanditaires et recruter des bénévoles. D'ailleurs, le travail qu'ont accompli les bénévoles à ce chapitre est remarquable. Ces succès ont contribué à l'adoption de la loi sur la protection des phares patrimoniaux, qui allait officialiser la poursuite de ce processus et peut-être le transfert de

maybe transfer ownership of the lighthouse to those communities, but would also formalize it in the sense that other communities out there in Canada that want to do something similar can. There are examples where the Department of Fisheries and Oceans has been supportive of those kinds of community efforts and has contributed toward the cost of paint and things like that.

Senator Murray referred to the idea of the goodwill and that we were all behind the good intentions of this act and where it could go and what communities could do with these iconic structures. Those gestures were in place and helped us believe that this was taking us down the road that we all wanted to go.

You cannot ask communities across Canada to jump on board with 1,000 of them. There has just been a total downloading in one fell swoop of responsibility for these sites onto the backs of communities. It takes time to put a plan together and garner your volunteers, et cetera. I think it is the harshness.

**Mr. Wiebe:** That is an interesting point about the unevenness in terms of the pickup and where lighthouses get embraced by the community and which ones are not as avidly picked up. We are still figuring out why that happens.

Heritage consciousness in a particular community, the nearness of a light to a large centre and the potential for visitors coming to the site, drive much of it.

South of the border in the United States there is an interesting example of the way that they have identified a process of devolving some of the more obscure lights to private individuals. That might be something to consider at some time. Lights that do not have an obvious community around them might attract private individuals interested in acquiring them for their own purposes. We commented in the briefing note to senators that the United States has put a lot of provisions in place to maintain public access to those private lighthouses at certain times during the year. As well, they have put on title covenants or easements to ensure that the people who own the buildings do not diminish their heritage value through alteration or demolition. They have checks and balances in place with that kind of private ownership, which might be a possibility down the road for some of these structures.

**Senator Manning:** I have one final question, if I may. When the announcement was made with regard to the 1,000 or so active and inactive light stations across the country, I was amazed. It seemed to the general public that 1,000 lighthouses were deemed surplus. In my area of Newfoundland and Labrador, I got my hands on the list and started looking for some of these light stations that I was not necessarily aware of. I found several of them at the end of a wharf — on top of a stick. There are no structures, just lights. The number of 1,000 throws us off a little bit. It might be scaring away some potential to address some of the concerns. I hate to say someone should do it because: Who is the someone? We need to know exactly what we are talking about in terms of possible sites that could be deemed heritage properties. We talk about taking on the role of trying to determine how many of the 1,000 are out there. There really are not that many. Using

la propriété de ces phares à des communautés, et encourager également d'autres collectivités au Canada à emboîter le pas. Il est arrivé que le ministère des Pêches et des Océans a appuyé ce type d'effort et a apporté sa contribution, en assumant entre autres le coût de la peinture.

Le sénateur Murray a parlé de bonne volonté et du fait que nous appuyons tous les bonnes intentions de cette loi, son orientation et ce que les communautés pourraient faire de ces structures emblématiques. Ces mesures étaient en place et ont contribué à nous faire croire que nous allions tous dans la direction souhaitée.

On ne peut pas demander aux communautés de partout au Canada de prendre les 1 000 phares sous leur responsabilité. Le ministère a refilé sans préavis l'entière responsabilité de leur protection aux communautés. Il faut du temps pour établir un plan, rassembler des bénévoles, et le reste. Je pense que c'est le plus difficile.

**M. Wiebe :** Vous avez fait une observation intéressante à propos des inégalités qui existent d'un phare à l'autre; et de ceux que les communautés ne sont pas empressées de sauvegarder. Nous essayons encore de savoir ce qui se passe.

La sensibilisation au patrimoine dans une communauté en particulier, la proximité d'un grand centre et le potentiel touristique du site ont une grande incidence.

Au sud de la frontière, on observe une façon intéressante de céder certains phares moins intéressants à des particuliers. On pourrait peut-être s'en inspirer dans l'avenir. Les phares isolés qui ne sont pas pris en charge par une communauté peuvent être vendus à des intérêts privés, qui les exploiteront à leurs propres fins. Dans les notes d'information préparées à l'intention des sénateurs, on a indiqué que les États-Unis avaient mis en place de nombreuses dispositions pour maintenir l'accès du public à ces phares privés à certaines époques de l'année. De plus, ils ont fait appel à des servitudes et des engagements pour s'assurer que les gens à qui appartiennent les bâtiments ne diminuent pas leur valeur patrimoniale, en les modifiant ou en les démolissant. Ils ont un système de freins et de contrepoids pour ce type de propriété privée, ce qui pourrait bien être une possibilité pour certaines de ces structures.

**Le sénateur Manning :** Si je peux me permettre, j'aurais une dernière question. Lorsque le ministère a fait son annonce concernant les quelque 1 000 phares actifs et inactifs répartis partout au Canada, j'ai été renversé. La population a cru que tous ces phares étaient considérés excédentaires. Dans ma région de Terre-Neuve-et-Labrador, j'ai mis la main sur cette liste et je me suis attardé sur les stations de phare que je ne connaissais pas. J'ai remarqué que plusieurs feux de signalisation montés sur des bâtons au bout d'un quai font office de phare. Il n'y a pas de structure, seulement un feu de signalisation. Le nombre nous fait peur. Il pourrait faire fuir ceux qui seraient tentés de remédier à la situation. Je déteste dire que quelqu'un devrait le faire. Qui est ce « quelqu'un »? Nous devons savoir exactement ce qu'on entend par phares patrimoniaux. Il faut déterminer combien il y en a sur les 1 000. Il n'y en a pas tant que ça. Si on prend Terre-Neuve-et-



Newfoundland and Labrador as an example, I do not know the number there but somewhere along the line, maybe your group will look at the list and determine which ones are navigational aids atop sticks, which ones are navigational aids atop towers, and which ones are possible Canadian Heritage structures that we need to address. As a committee, we certainly would like to have that information. I am seeking it, but I cannot find it.

**Ms. Quinn:** Certainly, there are a number of lights on sticks, as we say, that have been erected right next to lighthouses that no longer have operational lights. If the HPLA had been allowed to proceed as intended, it would have done a great deal of the work that you just identified as being necessary in terms of deciding where the most important and relevant historic lighthouses are in the country. The act was put in place to help to determine that in a fairly definitive fashion. I seem to be repeating myself but by declaring all of those with functioning lights, whether they are on sticks or fully structured, that are used for navigational purposes, we wonder what they are doing on a surplus list.

**Mr. Wiebe:** You raised an interesting point: What is heritage? Which ones will be identified as heritage? We have not plumbed that well in terms of public sentiment. One of the problems with the process of the Federal Heritage Buildings Review Office is that, in trying to be objective, it excludes that kind of public input. I looked at the scoring of the George Island Light in Manitoba that was demolished. It fell just short of making the list for heritage designation but there was obvious value to the people involved in the fisheries on Lake Winnipeg. Such lights might not fit into the box of the epitome of architectural heritage but they have value in other ways. It will be tricky to try to determine in advance which ones will be identified in that way. A number of iconic examples will be obvious but others will not be so obvious. We will have to see over time.

**Ms. Quinn:** The scoring used by FHBRO in this case was not a set of criteria put in place to handle lighthouses per se. For instance, determining the landmark value of this building was actually by how accessible it was from land. In fact, a big part of a lighthouse's landmark potential is how visible it is from the water. Going back to the Heritage Lighthouse Protection Act, part of the process to put it in place was coming up with the kind of criteria that will be used to measure the heritage value of a lighthouse. A very important process will be put in place if the HPLA were allowed to unfold as it was intended.

**Senator Manning:** Thank you.

**The Deputy Chair:** You mentioned FHBRO, which is the Federal Heritage Buildings Review Office. I imagine you work with that office extensively. I note that we have learned through our research that the Federal Heritage Buildings Review Office has listed 17 lighthouses and light towers as having classified status with the highest level of protection, and 134 as having recognized status, which is the second highest designation. I note that under the Treasury Board policy of FHBRO, the heritage character of federal buildings must be respected and conserved throughout their life cycle.

Labrador, par exemple, j'ignore le nombre exact de phares, mais votre groupe pourrait examiner la liste et déterminer lesquels sont des aides à la navigation installées sur des bâtons, lesquels sont des aides à la navigation montées sur des tours et lesquels pourraient être considérés comme des phares patrimoniaux. Notre comité aimerait certainement avoir cette information. Je la cherche, mais je ne la trouve pas.

**Mme Quinn :** Bien sûr, il y a un certain nombre de feux montés sur des bâtons, comme nous disons, qui sont érigés juste à côté de phares inactifs. Si la loi avait été appliquée comme prévu, elle aurait permis d'accomplir une grande partie du travail que vous jugez nécessaire, soit de déterminer de façon définitive les phares patrimoniaux les plus importants au pays. La loi a été adoptée à cette fin. J'ai l'air de me répéter, mais on se demande pourquoi tous les feux de signalisation fonctionnels, qu'ils soient montés sur un bâton ou sur une structure complète, ont été déclarés excédentaires.

**M. Wiebe :** Voilà une remarque intéressante. En quoi consiste le patrimoine? Parmi tous les phares, lesquels seront désignés patrimoniaux? Nous n'avons pas vraiment sondé l'opinion publique. L'un des problèmes avec le processus du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine, c'est qu'en essayant d'être objectif, on exclut la participation du public. J'ai examiné le pointage attribué au phare de l'île George, au Manitoba, qui a été démolit. Ce phare ne satisfaisait pas aux critères des phares patrimoniaux désignés, mais il avait une valeur évidente pour les gens qui s'adonnent à la pêche sur le lac Winnipeg. De pareils phares ne correspondent peut-être pas au modèle de patrimoine architectural, mais ils revêtent tout de même une importance à d'autres égards. Il sera donc difficile d'essayer de déterminer à l'avance lesquels seront définis ainsi. Pour certaines structures emblématiques, ce sera évident, mais pour d'autres, ce le sera moins. C'est ce que nous verrons au fil du temps.

**Mme Quinn :** Le pointage utilisé par le BEEFP dans ce cas n'était pas une série de critères établis pour gérer les phares en tant que tels. Par exemple, on s'est fondé sur l'accessibilité du phare depuis la terre pour déterminer sa valeur. En fait, une grande partie du potentiel d'un phare est attribuable à sa visibilité depuis l'eau. Pour ce qui est de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, le processus prévoyait en partie ce genre de critères pour mesurer la valeur patrimoniale d'un phare. Si la loi était appliquée comme prévu, cela aurait pour effet de mettre en branle un processus très important.

**Le sénateur Manning :** Merci.

**Le vice-président :** Vous avez parlé du BEEFP, c'est-à-dire le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine. J'imagine que vous travaillez beaucoup avec ce bureau. D'après nos recherches, il aurait accordé le niveau « classé » à 17 phares et tours de phares, soit le plus haut degré de protection, et le niveau « reconnu » à 134 phares, soit la deuxième désignation patrimoniale en importance. Je souligne qu'en vertu de la politique du Conseil du Trésor sur le BEEFP, le caractère patrimonial des édifices fédéraux doit être respecté et protégé tout au long de leur cycle de vie.



Does the federal policy give a heritage conservation aspect to the mandate of Fisheries and Oceans Canada and the Coast Guard?

**Ms. Quinn:** I am not sure I completely understand your question. Are you asking whether, by the certain number of buildings classified and identified by FHBRO, the department is not obligated to follow the recommendations for protecting the heritage character of those buildings? They are not mandated to do that. It is kind of a goodwill thing. Of course, once lighthouses with FHBRO designations leave the federal inventory, that protection ends.

**The Deputy Chair:** I see. Are you concerned about the disrepair of some of these facilities?

**Ms. Quinn:** Yes. Some of them are owned by Parks Canada, and they have been in good hands with their ongoing maintenance.

**The Deputy Chair:** It is clear that our committee found there was some obvious evidence of neglect and disrepair in looking at some of the surplus facilities in Nova Scotia. Thank you.

**Senator Raine:** All of us on the committee are concerned about the intent of the act and the intent being thwarted by the way it is rolling out. I want to remind everyone that five months out of twenty-four months have already passed in the period when the public has a chance to petition to have these lighthouses reviewed to see if they are worth saving. Is it fair to say that?

**Ms. Quinn:** Yes.

**Senator Raine:** It is not a complicated process because you just need 25 people to make a petition and the minister must then review that lighthouse to see if it is worth being designated a heritage lighthouse. Is that correct?

**Ms. Quinn:** Yes, a five-year window, I think.

**Senator Raine:** Do you have enough members and are they interested enough to take this on as a mission to be those 25 people sifting through the thousand on the list, throwing out the ones that are lights on sticks, taking a look at the maybe 400 iconic lighthouses in the country, and petitioning to carry on for the next five years to determine how those should be dealt with? Is that doable for your organization?

**Ms. Quinn:** It is probably a lot to ask of our membership. I also think it needs to come from those communities that are surrounding some of these lighthouses. For those lighthouses that do not have communities associated with them, we are working with organizations made up of volunteers, not-for-profit organizations at the provincial level, that are focusing in on the lights in their own provinces. The president of the Nova Scotia Lighthouse Preservation Society, Barry MacDonald, has made a presentation before the committee. It has grown to represent a lot of the lighthouses in the Atlantic provinces. Similarly, British Columbia has most of the remote lighthouses, which are a tougher sell because they are not near communities. Nonetheless, amongst those remote lighthouses there are those that would

La politique fédérale confie-t-elle à Pêches et Océans Canada et à la Garde côtière une certaine responsabilité à l'égard de la protection du patrimoine dans leur mandat?

**Mme Quinn :** Je ne suis pas certaine de bien comprendre votre question. Est-ce que vous me demandez si le ministère est tenu de suivre les recommandations relatives à la protection du caractère patrimonial des édifices classés et définis par le BEEFP? Ce n'est pas prévu dans son mandat. C'est davantage une question de bonne volonté. Évidemment, une fois que les phares désignés par le BEEFP ne font plus partie de l'inventaire fédéral, ils ne sont plus protégés.

**Le vice-président :** Je vois. Êtes-vous préoccupée par l'état lamentable dans lequel se trouvent certaines de ces structures?

**Mme Quinn :** Oui. Certaines appartiennent à Parcs Canada, et on n'a pas du tout négligé leur entretien.

**Le vice-président :** Il est évident que certains phares de Nouvelle-Écosse déclarés excédentaires sont négligés et délabrés. Merci.

**Le sénateur Raine :** Tous les membres du comité se disent préoccupés par l'intention de la loi qui est contrecarrée par la façon dont se déroulent les choses. Je tiens à rappeler à tous que cinq mois se sont déjà écoulés dans la période de 24 mois au cours de laquelle le public a la possibilité de présenter une pétition pour qu'un phare soit désigné patrimonial. Est-ce exact?

**Mme Quinn :** Absolument.

**Le sénateur Raine :** Ce n'est pas un processus compliqué; on a besoin de 25 pétitionnaires, et le ministre doit ensuite réévaluer le phare qui fait l'objet de la pétition afin de déterminer s'il peut être désigné patrimonial. C'est bien cela?

**Mme Quinn :** Oui, une échéance de cinq ans, si je ne me trompe pas.

**Le sénateur Raine :** D'une part, votre organisation compte-t-elle suffisamment de membres et, d'autre part, ces membres accepteront-ils de faire partie de ces 25 personnes qui se porteront à la défense des 1 000 phares figurant sur la liste et qui, après avoir éliminé les feux de signalisation montés sur des bâtons et évalué les quelque 400 phares emblématiques du pays, présenteront des pétitions au cours des cinq prochaines années pour que ces phares soient désignés patrimoniaux? Est-ce faisable pour votre organisation?

**Mme Quinn :** Ce serait probablement trop demander à nos membres. Je pense que les collectivités peuvent aussi prendre sous leur responsabilité les phares qui se trouvent dans leur voisinage. Pour ce qui est des phares qui n'ont pas vraiment de communauté aux alentours, nous collaborons avec des organismes bénévoles, des organisations sans but lucratif au niveau provincial, qui se vouent à la protection des phares de leur province. Le président de la Nova Scotia Lighthouse Preservation Society, Barry MacDonald, a témoigné devant le comité. Cette société représente maintenant de nombreux phares des provinces de l'Atlantique. C'est en Colombie-Britannique qu'on trouve la plupart des phares isolés, ce qui est encore plus difficile, parce qu'il n'y a pas de communauté à proximité. Malgré tout, parmi

qualify as having particular historic significance in terms of Canada's maritime history, military history, et cetera. We work as best we can with representatives in those provinces that are looking to put a process in place as to how to proceed with that kind of thing. Mr. Wiebe is one of the big liaison persons at our organization and he can answer that better than I can.

**Mr. Wiebe:** That is a good question. I think it arose at an earlier meeting that it could be 25 individuals nominating multiple lighthouses. In terms of the numbers required to mobilize to bring forward some of these petitions, it may not be insurmountable. In terms of the lighthouse potential, there is a lot there in terms of gathering people around particular lighthouses. However, it will be a matter of trying to figure out people in various communities that are real catalysts in terms of looking at these structures in their regions and identifying them. We have a number of people; we are cultivating a wider and wider network to try to bring this into fruition.

**Senator Raine:** Thank you. I am convinced that we are not getting the word out to the average Canadian that there is a process in place and that they should get involved, because to get it identified and looked at is not a huge commitment. You do not have to commit to a work plan, as I understand it, to get it in front of the minister to be examined. You are correct. In the end, we will have a big difficulty with the remote lighthouses in B.C. That is why I am not convinced that we should be de-staffing them because having staff there will keep them maintained. That will be one of the big issues.

My hope would be that, on your website, you can have a call to action to start getting people attuned, to be a place that is more promotion driven as opposed to printing a brochure and hoping someone will pick it up. That will not get through the noise out there in terms of the promotion of this problem.

**Mr. Wiebe:** One of the real areas that we have to work on is not coastal Canada, which has a lot more awareness of the lighthouses, but the Great Lakes. There is quite a bit of awareness along the St. Lawrence, but there are lighthouses in places like Manitoba and in interior areas like Lake of the Woods. Bringing those people in would be interesting.

Putting the surplus lighthouses aside, if communities came forward to petition for the designation of those lighthouses, we do not know the criteria at this point. It is up to the minister to decide whether they will qualify as heritage lighthouses. Even if people make their best efforts in terms of advocating for them, we still do not know the criteria around what will be chosen as heritage in terms of those criteria. That still has to come forward. Also, in terms of the minister's decision making, there is always that process. Although communities may value it, the lighthouse may not achieve designation, the surplus issue aside.

ces phares éloignés, certains revêtent une importante valeur historique, compte tenu de l'histoire maritime canadienne, de l'histoire militaire, et cetera. Nous travaillons du mieux que nous pouvons avec les représentants de ces provinces qui envisagent de mettre en place un processus pour le déroulement de tout cela. M. Wiebe est l'une des personnes-ressources qui assurent la liaison au sein de notre organisation et, par conséquent, il est mieux placé que moi pour vous répondre.

**M. Wiebe :** C'est une bonne question. Lors d'une réunion précédente, je pense qu'on a parlé du fait que 25 personnes pourraient nommer beaucoup de phares. Pour ce qui est de mobiliser le nombre requis de pétitionnaires, cela ne sera pas un obstacle insurmontable. Beaucoup de gens se porteront à la défense des phares, selon leur potentiel. Cependant, on devra identifier les personnes qui joueront un rôle de catalyseur au sein des diverses communautés pour examiner et définir les structures emblématiques de leur région. Nous avons déjà un réseau de personnes; nous étendons de plus en plus notre réseau pour parvenir à nos fins.

**Le sénateur Raine :** Merci. Je suis convaincue que nous n'arrivons pas à faire savoir au citoyen ordinaire qu'il y a un processus en place et qu'il devrait y participer, parce que ce qu'on demande n'est pas un si grand engagement en soi. D'après ce que je comprends, on n'a pas besoin de présenter un plan de travail à l'intention du ministre. Vous avez raison. Au bout du compte, les phares isolés de la Colombie-Britannique occasionneront de grandes difficultés. C'est pourquoi je ne suis pas certaine que nous devrions retirer les gardiens des phares, car le fait qu'ils soient habités assure en quelque sorte leur entretien. Cela fera partie des grandes questions à examiner.

J'aimerais que vous lanciez un appel à l'action sur votre site web en vue de sensibiliser la population; il faut mener une campagne de promotion plus vigoureuse et non se contenter de publier un dépliant en espérant que quelqu'un le ramassera. Il faut absolument mettre les gens au courant de ce problème.

**M. Wiebe :** Ce ne sont pas dans les régions côtières du Canada que nous avons besoin de concentrer nos efforts puisqu'on y est déjà très sensibilisé à la cause des phares, mais plutôt dans la région des Grands Lacs. Ce n'est pas le cas le long du fleuve Saint-Laurent, mais il y a certains endroits tels que le Manitoba et les régions de l'intérieur comme le Lac des Bois, où il serait intéressant de faire participer la population.

Sans parler des phares déclarés excédentaires, même si des communautés présentaient une pétition pour que ces phares soient désignés patrimoniaux, nous ignorons les critères applicables pour l'instant. Il revient au ministre de les désigner comme phares patrimoniaux. Même si les gens font tout leur possible pour les défendre, nous ne connaissons pas les critères sur lesquels on se fondera pour déterminer lesquels seront patrimoniaux. Cela reste à déterminer. De plus, pour ce qui est de la décision du ministre, il y a toujours ce processus. Même si les communautés attachent beaucoup d'importance à un phare, cela ne signifie pas forcément qu'il sera désigné phare patrimonial, mis à part son statut excédentaire.



**Senator Raine:** Will the Federal Heritage Buildings Review Office determine which ones have national significance?

**Mr. Wiebe:** My understanding is that the Historic Sites and Monuments Board of Canada will be guiding that process. It will not be FHBRO.

**Senator Raine:** What is the division between those two organizations?

**Mr. Wiebe:** The Historic Sites and Monuments Board is in Parks Canada; FHBRO is in Parks Canada, too. The Historic Sites and Monuments Board oversees the nomination of various buildings from across the country, and the adjudication of the national historic sites that come forward from across the country. It is more of an honorary acknowledgement of heritage status. It is not legally binding protection that a national historic site designation comes with it.

Perhaps Ms. Quinn can help with this. They also oversee the processes around the Heritage Railway Stations Protection Act in terms of vetting railway stations to see whether they fall within their criteria. They have a broad mandate in terms of setting heritage across the country in different ways.

**Ms. Quinn:** Yes, and non-governmental heritage properties. FHBRO is about heritage properties that are part of the federal inventory. That is what FHBRO deals with. The Historic Sites and Monuments Board of Canada has a much broader mandate.

**Senator Raine:** I would be interested in hearing a bit more from Senator Murray about what the vision of the act was in this respect. In drawing up the act, who did you think would be the adjudicator of which lighthouses would be considered heritage?

**Senator Murray:** The minister, with the help of an advisory committee, as I recall, is what is provided for in the act. He will have the last word, which is why the decision of the Department of Fisheries and Oceans infuriates me so much. The Department of Fisheries and Oceans decided to cut us off at the pass so it would be impossible to designate any of these because, once they are declared surplus, there must be a group coming forward at once.

Nothing that is in the hands of the government can be designated because of the administrative decision that has been taken by the department. I do not want to take up the time of Senator Raine, and I am not a member of the committee, but, as I said, we should not let it go. What they have tried to do is pretty cynical. If I were a member of the committee, I would endorse the first recommendation that these people have made: that DFO be instructed to remove active lighthouses from the surplus list. If they are active, they are, by definition, not surplus. They are operational.

I do not know about the other recommendations. I have not thought them through.

**Le sénateur Raine :** Le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine déterminera-t-il les phares qui revêtent une importance nationale?

**M. Wiebe :** Je crois savoir que c'est la Commission des lieux et monuments historiques du Canada qui s'en occupera. Ce ne sera pas le BEEFP.

**Le sénateur Raine :** Quelle est la différence entre les deux organisations?

**M. Wiebe :** La Commission des lieux et monuments historiques et le BEEFP relèvent tous deux de Parcs Canada. Cependant, la Commission des lieux et monuments historiques supervise la nomination des divers édifices partout au pays et le processus de sélection des sites historiques nationaux. Il s'agit davantage d'une reconnaissance honorifique du statut patrimonial. Ce n'est pas la protection légale exécutoire dont est assortie une désignation de site historique national.

Mme Quinn pourrait peut-être vous en dire davantage sur le sujet. L'organisation surveille également les processus entourant la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales et examine minutieusement les gares ferroviaires pour vérifier si elles respectent les critères établis. On lui a confié un vaste mandat pour déterminer le caractère patrimonial des biens et des sites partout au pays de différentes façons.

**Mme Quinn :** Oui, et pour les biens patrimoniaux non gouvernementaux. Le BEEFP s'occupe des biens patrimoniaux qui font partie de l'inventaire fédéral. La Commission des lieux et monuments historiques du Canada a un mandat beaucoup plus général.

**Le sénateur Raine :** J'aimerais que le sénateur Murray me dise quelle était l'intention de la loi à cet égard. Lorsque la loi a été rédigée, qui, selon vous, allait déterminer quels phares seraient désignés patrimoniaux?

**Le sénateur Murray :** Le ministre, avec l'aide d'un comité consultatif, si je me souviens bien; c'est ce que prévoit la loi. Le ministre aura le dernier mot, et c'est pourquoi la décision du ministère des Pêches et des Océans me rend aussi furieux. Le ministère nous a coupé l'herbe sous le pied, de sorte qu'il nous est impossible de désigner patrimonial quelque phare que ce soit, parce qu'une fois les phares déclarés excédentaires, il faut qu'un groupe de gens présentent une pétition en faveur de leur désignation.

Rien qui se trouve dans les mains du gouvernement ne peut être désigné en raison de la décision administrative qui a été prise par le ministère. Je ne veux pas prendre le temps du sénateur Raine, et je ne suis pas membre du comité, mais, comme je l'ai dit, il ne faut pas laisser la situation telle quelle. Ce que le gouvernement a tenté de faire est assez cynique. Si j'étais membre du comité, j'appuierais la première recommandation de ces gens : qu'on demande au MPO de retirer les phares actifs de la liste des phares déclarés excédentaires. S'ils sont actifs, par définition, ils ne sont pas excédentaires. Ils sont opérationnels.

Je n'ai pas pris connaissance des autres recommandations.



**The Deputy Chair:** Thank you, Senator Murray. That is a key point that has been made by the witnesses and yourself.

**Senator Murray:** A little repetition never hurts.

**The Deputy Chair:** It is a key point that was brought up tonight.

Senator Raine also asked about the more remote lighthouses in B.C. where there are not handy communities. Do the witnesses anticipate there might be fewer challenges in B.C. to designate them as heritage lighthouses because they are remote from communities?

**Ms. Quinn:** Certainly now, if they have been declared surplus, yes.

**Senator Poirier:** I have a follow-up and a supplementary to Senator Raine's line of questioning. Many of these lighthouses, even along coastal areas, are in remote areas where they are not within municipalities. Some are within local service districts where they do not have a committee or board members in place. You sometimes wonder whether the people in these small communities actually realize that their lighthouse is in danger. Do they know there is legislation in place whereby they can petition to have it looked at?

Before I became a senator, I was a member of the legislature in New Brunswick, and I remember looking at the annual reports of different departments and questioning why certain areas of the province seemed to be receiving more funding and grants and programs than the section of the province that I was representing. When I started checking around and asking questions, the response I got was that we were not aware that these programs were in place. Even though there were government websites and all this, people were not aware.

At that time, I set up a community meeting where I had different officials who knew about the different programs come in. I invited the community to come in and become educated on what was available and the kinds of help they could get. The ripple effect was phenomenal for the years after because they took advantage of what was there.

I wonder if there is not a role for the lighthouse associations to play in reaching out. They know in each province where the lighthouses are. They probably know which ones are more apt to maybe have a chance of being a historic site and surviving. Is there a role they could play in coming out and setting up meetings and educating people in our small communities to see if there is an interest in getting together and petitioning to have them looked at? Is that something your organization can work on, encouraging the provinces and communities in the provinces to move forward with something like that?

**Ms. Quinn:** Yes, that is definitely something we are interested in doing. Senator Raine mentioned this as well. A strong promotional campaign needs to be in place more so than what we have seen to date. We are interested in that. I cannot imagine that Parks Canada would not be interested in working with us to do that as well. We have an informal network of stakeholders that we communicate with on a fairly regular basis. These are the key people on the ground. As you say, they know where the

**Le vice-président :** Merci, Murray sénateur. Vous avez repris ce qui a été dit essentiellement par les témoins.

**Le sénateur Murray :** Un peu de répétition ne fait pas de tort.

**Le vice-président :** C'est principalement ce qui est ressorti ce soir.

Le sénateur Raine a également posé une question à propos des phares isolés, en Colombie-Britannique, qui n'ont pas de communauté pour les prendre en charge. Les témoins sont-ils d'avis qu'il sera plus difficile de les désigner à titre de phares patrimoniaux, étant donné leur emplacement géographique?

**Mme Quinn :** Certainement maintenant, surtout s'ils ont été déclarés excédentaires.

**Le sénateur Poirier :** J'aimerais faire suite aux questions du sénateur Raine. Bon nombre de ces phares, même le long des régions côtières, se trouvent dans des régions isolées et ne sont pas rattachés à des municipalités. Certains sont situés dans des districts locaux sans comité ni membre du conseil en place. Il est à se demander si les gens de ces petites communautés sont au courant que l'avenir de leur phare est en péril. Savent-ils qu'une mesure législative leur permet de présenter une pétition afin que leur phare soit réévalué?

Avant de devenir sénateur, je siégeais à l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick, et je me souviens d'avoir examiné les rapports annuels de différents ministères et de m'être demandé pourquoi certaines régions de la province semblaient bénéficier de davantage de financement, de subventions et de programmes que celle que je représentais. Quand j'ai commencé à poser des questions, on m'a répondu qu'on ignorait l'existence de ces programmes. Même s'il y avait des sites web du gouvernement et ainsi de suite, les gens n'étaient pas au courant.

J'ai alors organisé une rencontre communautaire à laquelle ont participé différents fonctionnaires pour expliquer les divers programmes à mes concitoyens, qui ont ainsi appris l'aide qu'ils pouvaient obtenir. L'effet bénéfique a duré plusieurs années, parce qu'on pouvait tirer profit des programmes mis en œuvre.

Je me demande si les associations de protection des phares peuvent jouer un rôle de sensibilisation à cet égard. Elles connaissent l'emplacement des phares dans chaque province. Elles savent probablement lesquels sont les plus susceptibles de devenir un lieu historique et d'être préservés. Peuvent-elles jouer un rôle de sensibilisation en tenant des réunions pour informer les membres des petites collectivités qui pourront déterminer alors s'ils sont disposés à se regrouper et à signer des pétitions concernant leur phare? Votre organisation pourrait-elle encourager les provinces et les diverses localités à envisager de telles mesures?

**Mme Quinn :** Notre organisation est certes disposée à le faire. Le sénateur Raine l'a très bien évoqué : il faut mettre en œuvre une campagne de promotion plus vigoureuse. C'est important à nos yeux. Je ne saurais croire que Parcs Canada ne voudrait pas collaborer avec nous à cet égard. Nous avons un réseau officieux de partenaires avec lesquels nous communiquons à intervalles réguliers. Ce sont eux qui jouent un rôle clé sur le terrain. Comme vous l'avez signalé, ils connaissent l'emplacement des phares. Ils

lighthouses are. They know what the big issues are. We can work with them to put strategies together to get the word out and raise awareness, because it takes more than a brochure.

**Mr. Wiebe:** There is a need to work quickly. As Mr. MacDonald pointed out in his testimony some months back, there is an organization in Nova Scotia. There once was an organization in Newfoundland. Perhaps something could come together there again as well. There is no organization in New Brunswick, but there are key people in P.E.I., which is better covered. In B.C., there are a few contacts but no formal organization. It is loose across the country, and the usual suspects have not been identified as of yet. You have made a good point.

**Senator Raine:** I have a slight change of tact here. The Department of National Defence is the single largest property holder in the federal government. They have 52 classified federal heritage buildings and 236 recognized buildings. I would think many of them are iconic as well. Do they properly maintain their federal heritage buildings? What about other federal departments? Why is it that all of a sudden the lighthouses and light stations have become orphans?

**Ms. Quinn:** I have to say that buildings owned by the Department of National Defence have been on our top ten endangered places list. We have seen them come down even if they have strong recognition for heritage value.

Again, it is not just DFO. It is broad. We are not pointing the finger. We have tried to raise awareness, as our mandate dictates that we do, around these issues. We do occasionally find that, by doing so, we have successes. We oftentimes hear people say, "We had no idea that this building had reached this state. We just always assumed that because it was under federal ownership, then certain standards would be met." Often, it is just getting the word out. The response from the public is sometimes incredibly quick.

**Senator Raine:** Is it safe to say that it is easier to save a building if it is owned by the federal government rather than divested in what we foresee in the Heritage Lighthouse Protection Act?

**Mr. Wiebe:** That is an interesting question.

**Ms. Quinn:** I have to think about that.

**Mr. Wiebe:** I think they present their own individual challenges. In terms of operational requirements and other things, it is difficult saving buildings within the federal stable as well. Just recently, we had some experience with the Downsview hangars in Toronto. This was an air force hangar from the 1940s that a developer wanted to reuse. We heard about it quite late because the only necessity to inform the public was through a small newspaper ad, and we missed it. When federal departments want to divest themselves of buildings, they have to talk to other federal departments, Crown agencies, the provincial government and also the municipal government. They send them a notice that something is coming on the block. The

sont au courant des grands problèmes. Nous pouvons collaborer avec eux en vue d'élaborer des stratégies de communication et de sensibilisation, car il faut davantage qu'un dépliant.

**M. Wiebe :** Le temps presse. Comme M. MacDonald l'a indiqué dans son témoignage il y a quelques mois, il y a une organisation en Nouvelle-Écosse. À Terre-Neuve, il y en a déjà eu une qui pourrait peut-être renaître. Il n'y en a pas au Nouveau-Brunswick, mais la situation est meilleure à l'Île-du-Prince-Édouard qui compte sur des personnes clés. En Colombie-Britannique, il n'y a pas d'organisation officielle, mais des gens se sont mobilisés. La situation varie d'une province à l'autre, et nous ignorons quels sont les intervenants. Votre point de vue est judicieux.

**Le sénateur Raine :** Je vais aborder les choses sous un autre angle. La Défense nationale est le ministère fédéral qui est le plus important propriétaire foncier avec ses 52 édifices classés et 236 édifices reconnus sur le plan patrimonial. Je dirais que la plupart ont également une valeur symbolique. Ce ministère entretient-il correctement ses édifices patrimoniaux? Qu'en est-il des autres ministères fédéraux? Pourquoi a-t-on soudainement mis de côté les phares et les stations de phare?

**Mme Quinn :** Je dois avouer que des édifices appartenant au ministère de la Défense nationale figurent sur notre liste des dix établissements le plus en danger, même si leur valeur patrimoniale est reconnue.

Je le répète, il n'y a pas que le MPO qui soit en cause. Le problème est généralisé. Nous ne cherchons pas qui est responsable de la situation. Conformément à notre mandat, nous essayons plutôt de sensibiliser davantage les gens à ces problèmes. Nous avons constaté à l'occasion que nos efforts ont porté fruit. On nous dit souvent : « Nous ignorions que cet édifice était dans un tel état. Nous présumons toujours que les normes sont respectées parce que c'est le gouvernement fédéral qui est propriétaire. » Il suffit souvent de simplement signaler la chose, et le public réagit parfois d'une façon incroyablement rapide.

**Le sénateur Raine :** Peut-on affirmer sans risque de se tromper qu'il est plus facile de sauver un établissement qui appartient au gouvernement fédéral plutôt qu'un établissement qui est vendu tout en étant assujéti à la Loi sur la protection des phares patrimoniaux?

**M. Wiebe :** C'est une question intéressante.

**Mme Quinn :** Je dois y réfléchir.

**M. Wiebe :** À mon avis, il y a des problèmes qui sont propres à chacun de ces deux scénarios. Prenons notamment l'exemple des exigences opérationnelles. Il est également difficile de sauver des édifices appartenant au gouvernement fédéral. Songez à ce qui est survenu récemment dans l'affaire du hangar de Downsview à Toronto. C'était un hangar dont se servait la Force aérienne dans les années 1940 et qu'un promoteur voulait acquérir. Il en a été passablement question dernièrement parce que le public n'en a pas été informé, car la seule exigence à ce chapitre consistait à signaler la cession éventuelle dans le journal de l'endroit. Lorsqu'un ministère fédéral veut se départir d'un édifice, il doit



requirement to contact the wider public is not there, aside from that newspaper advertisement.

There are issues there, but I think it comes back to the federal government's management of its heritage buildings generally. There was some talk about five or six years ago of a larger piece of legislation for all building types that the federal government owns, to take federal heritage building policy from policy to binding legislation that would mandate certain kinds of maintenance and certain kinds of care of heritage structures.

In the United States, they have had a real embrace of their heritage buildings in the last 10 years in terms of seeing that as one of the primary presences of the federal government in communities, and wanting to have buildings that represent the nation in a positive way. They have made a lot of headway in terms of embracing those older structures within their communities across the country. They have made it the focal point of their vision for management of those buildings.

**Senator Raine:** I can relate to that because in my hometown of Rossland, B.C., where I grew up, the post office on the corner of the street is a beautiful heritage building. The town really fights to keep that post office and its heritage character because it means a lot to the town. These are not inconsequential matters. You might think they are just lighthouses but they are more than that. I guess that is why it is so frustrating that DFO put some 1,000 odd aids to navigation onto this surplus list. It makes this more complicated than it needs to be. Would it be fair to say that the first step is to get someone somewhere to do a list of what we are really talking about, the iconic lighthouses?

**Mr. Wiebe:** As I said to Senator Manning, it comes down to a certain amount of subjective understanding of what is iconic and what is not iconic. What is a light on a stick? What is a bona fide lighthouse? We can get a pretty good idea of which ones are truly indispensable, while some of the others might be a little more complicated to determine. There should be some winnowing out and work to understand exactly what we are dealing with in terms of all lights on the list. It is a very good point.

**Senator Raine:** We will count on you to do that work.

**The Deputy Chair:** This has been a very good discussion. I do not see any more questions. I would like to ask the witnesses a question before we close. You mentioned having written to the minister responsible for Parks Canada and to the Minister of Fisheries and Oceans following this designation, I believe. Could you ask you to furnish us with copies of those letters, please?

**Ms. Quinn:** Absolutely, yes, we will do that.

consulter les autres ministères fédéraux, les organismes d'État, le gouvernement provincial et l'administration municipale. Il leur fait part de son intention. Outre cet avis qu'il doit publier dans le journal, il n'est pas tenu d'en informer autrement le public.

Parmi les problèmes qui se posent, je pense que le principal, c'est la façon dont le gouvernement fédéral gère ses édifices patrimoniaux. Il y a cinq ou six ans, on a envisagé de transformer la politique relative aux édifices patrimoniaux fédéraux en un projet de loi qui régirait tous les types de bâtiments appartenant au gouvernement fédéral et qui prescrirait le niveau d'entretien dont ils devraient faire l'objet.

Au cours des dix dernières années, les États-Unis ont vraiment adopté cette idée de protéger leurs édifices patrimoniaux. Ils les considèrent comme le symbole par excellence de la présence du gouvernement fédéral dans les diverses collectivités. Ils veulent qu'ils reflètent une image positive du pays. Beaucoup de progrès ont été accomplis à ce chapitre dans l'ensemble du pays. Dans la gestion des ces édifices, l'accent est mis sur leur caractère patrimonial.

**Le sénateur Raine :** Je comprends parfaitement, car, dans ma ville natale de Rossland, où j'ai grandi en Colombie-Britannique, le bureau de poste du coin de la rue est un magnifique édifice patrimonial. La localité s'est démenée pour préserver ce bureau de poste et lui conserver son caractère patrimonial, parce qu'il avait une grande valeur pour elle. Tout cela n'est pas sans importance. Même si on peut prétendre le contraire, c'est beaucoup plus que des phares. C'est pourquoi il est si frustrant que le MPO mette ces quelque 1 000 aides à la navigation sur la liste des biens excédentaires. Cette mesure ne fait que compliquer les choses plus que nécessaire. Ne pourrait-on pas proposer à juste titre qu'il faut avant tout demander à un responsable quelconque de dresser la liste des mesures que nous préconisons pour les phares qui ont une valeur symbolique?

**M. Wiebe :** Comme je l'ai indiqué au sénateur Manning, il y a une part de subjectivité dans notre évaluation de ce qui a une valeur symbolique et de ce qui n'en a pas. Qu'est-ce qui distingue un phare patrimonial d'un phare ordinaire? La distinction est facile dans certains cas, alors que parfois, c'est un peu plus compliqué. Il faudrait établir des critères pour évaluer tous les phares figurant sur la liste. C'est très judicieux.

**Le sénateur Raine :** Nous comptons sur vous à cet égard.

**Le vice-président :** Les échanges ont été enrichissants. Je constate que mes collègues n'ont plus de questions. Je voudrais en poser une dernière aux témoins avant la fin de la séance. Vous avez indiqué avoir écrit une lettre au ministre responsable de Parcs Canada et au ministre des Pêches et Océans à la suite de cette désignation. Est-ce que je pourrais vous demander de nous fournir une copie de ces lettres?

**Mme Quinn :** Bien sûr.



**Mr. Wiebe:** I will have to look through those again but I believe that we addressed the letter specifically to Jim Prentice, Minister of the Environment, because he oversees the bill. It was likely copied to the Minister of Fisheries and Oceans, but I will check on that.

**Ms. Quinn:** I am not sure. Certainly, we will provide copies to the committee.

**The Deputy Chair:** I thank you on behalf of the members of the committee. This has been very informative and has given us much food for thought about these urgent issues that you have brought to our attention.

**Ms. Quinn:** In turn, I would like to thank the committee for the opportunity to appear and make a presentation today. It was wonderful to see Senator Murray here because we had worked with him in the months leading up to the HLP. He has made some very important points and provided advice for members of the committee, which Heritage Canada Foundation would certainly endorse.

I would also like to say that if there are any other questions, or if there is other information that our organization could provide or be of use to the committee, feel free to contact us. Thank you.

**Senator Murray:** I am sure the committee will do what the committee sees fit. You will have a report in due course. I would say that you should get your membership to make the strongest possible representations to the Department of Fisheries and Oceans that they remove from the surplus category those lights that they know and have identified as being active. It is really nonsense that active lights should be declared surplus so long as they are active.

**The Deputy Chair:** Thank you. I thank Senator Murray for his interest in our committee. I am sure I speak on behalf of all members in saying that his background with this act is invaluable to the committee. We appreciate his contribution.

**Senator Murray:** Thank you for your indulgence.

**The Deputy Chair:** With that, I adjourn this meeting of the committee. We will suspend for a few minutes before we continue in camera so that steering can provide an update on our plans. The meeting is adjourned for five minutes.

(The committee continued in camera.)

**M. Wiebe :** Je devrai faire quelques recherches, mais je pense que la lettre a été adressée à Jim Prentice, ministre de l'Environnement, parce qu'il est le parrain du projet de loi et qu'une copie a été envoyée au ministre des Pêches et Océans. Quoi qu'il en soit, je devrai vérifier.

**Mme Quinn :** Quant à moi, je n'en suis pas sûre, mais nous vous remettrons certainement des exemplaires de ces lettres.

**Le vice-président :** Au nom des membres du comité, je vous remercie. Ce fut une séance très instructive. Nous avons là matière à réflexion. Vous nous avez signalé des problèmes qui sont urgents.

**Mme Quinn :** Je voudrais, quant à moi, remercier le comité de nous avoir invités à comparaître et à exprimer notre point de vue aujourd'hui. Nous avons été ravis de revoir le sénateur Murray avec qui nous avons collaboré au cours des mois qui ont précédé l'adoption de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux. Il a fait valoir des points essentiels et il a donné des conseils aux membres du comité. La Fondation Héritage Canada appuie certainement la position qu'il a adoptée.

Je voudrais ajouter que vous ne devriez pas hésiter à nous contacter si vous avez d'autres questions ou si vous souhaitez obtenir de nous des renseignements susceptibles de vous être utiles. Merci.

**Le sénateur Murray :** Je suis convaincu que le comité prendra les mesures qu'il estime pertinentes. Le rapport sera présenté dans le délai imparti. Je suggère que vos membres entreprennent les démarches les plus rigoureuses possible pour demander que le ministère des Pêches et des Océans retire de la liste des biens excédentaires ces phares qu'il a décidé de garder en activité. C'est tout à fait absurde que de tels phares soient déclarés excédentaires.

**Le vice-président :** Merci. Je remercie le sénateur Murray de s'intéresser à nos travaux. Je suis convaincu que je parle au nom de tous mes collègues lorsque j'affirme que notre comité tirera profit des connaissances du sénateur sur cette loi. Nous lui sommes reconnaissants de son aide.

**Le sénateur Murray :** Je vous remercie de votre patience.

**Le vice-président :** Ainsi prend fin notre séance publique. Nous ferons une pause de cinq minutes, puis nous reprendrons à huis clos afin que le comité de direction fasse le point sur nos travaux à venir. La séance est suspendue pendant cinq minutes.

(La séance se poursuit à huis clos.)











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

**Tuesday, October 19, 2010**

*Heritage Canada Foundation:*

Carolyn Quinn, Director of Communications;

Chris Wiebe, Officer, Heritage Policy and Government Relations.

TÉMOINS

**Le mardi 19 octobre 2010**

*Fondation Héritage Canada :*

Carolyn Quinn, directrice des communications;

Chris Wiebe, agent, Politiques du patrimoine et Relations  
gouvernementales.





Third Session  
Fortieth Parliament, 2010

Troisième session de la  
quarantième législature, 2010

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Fisheries and Oceans

# Pêches et des océans

*Chair:*

The Honourable BILL ROMPKEY, P.C.

*Président :*

L'honorable BILL ROMPKEY, C.P.

Tuesday, October 26, 2010

Le mardi 26 octobre 2010

**Issue No. 6**

**Fascicule n° 6**

**Eleventh meeting on:**

**Onzième réunion concernant :**

The study on issues relating to the federal government's  
current and evolving policy framework for managing  
Canada's fisheries and oceans  
(Canadian lighthouses)

L'étude sur les questions relatives au cadre stratégique  
en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion  
des pêches et des océans du Canada  
(Les phares canadiens)

**INCLUDING:**

**THE FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE**  
(Special study supplementary budget 2010-11 —  
The federal government's framework for managing  
Canada's fisheries and oceans)

**Y COMPRIS :**

**LE CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ**  
(Budget supplémentaire pour étude spéciale 2010-2011 —  
Le cadre stratégique du gouvernement fédéral pour la  
gestion des pêches et des océans)

**WITNESSES:**  
(See back cover)

**TÉMOINS :**  
(Voir à l'endos)



STANDING SENATE COMMITTEE ON  
FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Bill Rompkey, P.C., *Chair*

The Honourable Dennis Glen Patterson, *Deputy Chair*  
and

The Honourable Senators:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(or Tardif)	Nancy Ruth
Hubley	Poirier
* LeBreton, P.C.	Poy
(or Comeau)	Raine
Losier-Cool	Watt

\* Ex officio members  
(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
PÊCHES ET DES OCÉANS

*Président* : L'honorable Bill Rompkey, C.P.

*Vice-président* : L'honorable Dennis Glen Patterson  
et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(ou Tardif)	Nancy Ruth
Hubley	Poirier
* LeBreton, C.P.	Poy
(ou Comeau)	Raine
Losier-Cool	Watt

\* Membres d'office  
(Quorum 4)

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, October 26, 2010  
(13)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:10 p.m., in room 9, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Dennis Glen Patterson, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Hubley, Losier-Cool, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy and Raine (10).

*In attendance:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (Canadian lighthouses) (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

**WITNESSES:**

*Environment Canada:*

Dave Wartman, Director, Atmospheric Monitoring, Meteorological Service of Canada;

Michael Crowe, Director, Strategic Integration Division, Meteorological Service of Canada.

Mr. Wartman made a statement and, together with Mr. Crowe, answered questions.

At 6:10 p.m., the committee suspended.

At 6:18 p.m., pursuant to rule 92(2)f, the committee resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

At 7:11 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:****PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mardi 26 octobre 2010  
(13)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 10, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Glen Patterson (*vice-président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, Hubley, Losier-Cool, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy et Raine (10).

*Également présent :* Du Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement : Claude Emery, analyste.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (Les phares canadiens) (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :**

*Environnement Canada :*

Dave Wartman, directeur, Surveillance atmosphérique, Service météorologique du Canada;

Michael Crowe, directeur, Division de l'intégration stratégique, Service météorologique du Canada.

M. Wartman fait une déclaration puis, aidé de M. Crowe, répond aux questions.

À 18 h 10, la séance est suspendue.

À 18 h 18, conformément à l'article 92(2)f du Règlement, la séance reprend ses travaux à huis clos pour examiner une ébauche de programme (travaux futurs).

À 19 h 11, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

*La greffière du comité,*

Danielle Labonté

*Clerk of the Committee*

**REPORT OF THE COMMITTEE**

Thursday, October 21, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans has the honour to present its

**FIFTH REPORT**

Your committee, which was authorized by the Senate on Thursday, March 25, 2010, to examine and report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans, respectfully requests supplementary funds for the fiscal year ending March 31, 2011.

The original budget application submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that committee were printed in the *Journals of the Senate* on May 6, 2010. On May 12, 2010, the Senate approved the release of \$65,155 to the committee.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the supplementary budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le jeudi 21 octobre 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans a l'honneur de présenter son

**CINQUIÈME RAPPORT**

Votre comité, autorisé par le Sénat le jeudi 25 mars 2010 à examiner, afin d'en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada, demande respectueusement que des fonds supplémentaires lui soient approuvés pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2011.

Le budget initial présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration et le rapport s'y rapportant ont été imprimés dans les *Journaux du Sénat* le 6 mai 2010. Le 12 mai 2010, le Sénat a approuvé un déblocage de fonds de 65 155 \$ au comité.

Conformément au Chapitre 3:06, article 2(1)c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget supplémentaire présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis.

*Le président,*

**BILL ROMPKEY**

*Chair*



**STANDING SENATE COMMITTEE ON  
FISHERIES AND OCEANS**

**SPECIAL STUDY ON  
THE EVOLVING POLICY FRAMEWORK FOR MANAGING  
CANADA'S FISHERIES AND OCEANS**

**APPLICATION FOR SUPPLEMENTARY BUDGET  
AUTHORIZATION FOR THE FISCAL YEAR  
ENDING MARCH 31, 2011**

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, March 25, 2010:

The Honourable Senator Rompkey, P.C., moved,  
seconded by the Honourable Senator Fraser:

That the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans be authorized to examine and to report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans;

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the First Session of the Thirty-ninth Parliament be referred to the committee; and

That the committee report from time to time to the Senate but no later than June 30, 2011, and that the Committee retain all powers necessary to publicize its findings until December 31, 2011.

The question being put on the motion, it was adopted.

*Le greffier du Sénat,*

Gary W. O'Brien

*Clerk of the Senate*

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES PÊCHES ET DES OCÉANS**

**ÉTUDE SPÉCIALE DU  
CADRE STRATÉGIQUE EN ÉVOLUTION POUR LA  
GESTION DES PÊCHES ET DES OCÉANS DU CANADA**

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET  
SUPPLÉMENTAIRE POUR L'EXERCICE FINANCIER  
SE TERMINANT LE 31 MARS 2011**

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 25 mars 2010 :

L'honorable sénateur Rompkey, C.P., propose, appuyé  
par l'honorable sénateur Fraser,

Que le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans soit autorisé à examiner, afin d'en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada;

Que les documents reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité à ce sujet depuis le début de la première session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité;

Que le comité fasse de temps à autre rapport au Sénat, mais au plus tard le 30 juin 2011, et qu'il conserve, jusqu'au 31 décembre 2011, tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

**SUMMARY OF EXPENDITURES**

Professional and Other Services	\$2,000
Transportation and Communications	\$119,308
All Other Expenditures	<u>\$13,600</u>
<b>TOTAL</b>	<b>\$134,908</b>

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans on Tuesday, October 5, 2010.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Date \_\_\_\_\_ **BILL ROMPKEY, P.C.**  
Chair, Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans

Date \_\_\_\_\_ **DAVID TKACHUK**  
Chair, Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration

**SOMMAIRE DES DÉPENSES**

Services professionnels et autres	2 000 \$
Transports et communications	119 308 \$
Autres dépenses	<u>13 600 \$</u>
<b>TOTAL</b>	<b>134 908 \$</b>

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans, le mardi 5 octobre 2010.

Le soussigné ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date \_\_\_\_\_ **BILL ROMPKEY, C.P.**  
Président du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans

Date \_\_\_\_\_ **DAVID TKACHUK**  
Président du Comité permanent de la région interne, des budgets et de l'administration

**HISTORICAL INFORMATION**

	2006-2007	2007-2008 1st session	2007-2008 2nd session	2008-2009	2009-2010
<b>Budget</b>	\$396,312	\$114,284	\$7,500	\$550,891	\$398,650
<b>Expenses</b>	\$80,284	\$1,296	\$3,589	\$214,899	\$262,922

**DONNÉES ANTÉRIEURES**

	2006-2007	2007-2008 1 <sup>ère</sup> session	2007-2008 2 <sup>e</sup> session	2008-2009	2009-2010
<b>Budget</b>	396 312 \$	114 284 \$	7 500 \$	550 891 \$	398 650 \$
<b>Dépenses</b>	80 284 \$	1 296 \$	3 589 \$	214 899 \$	262 922 \$

**ACTIVITY 1: British Columbia (November 2010) — Port Hardy, Campbell River,  
Nanaimo and Victoria — FACT-FINDING**

**7 participants: 4 senators, 3 staff**

**PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES**

1. Hospitality — general (0410)	1,000	
Sub-total		\$1,000

**TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

**TRAVEL**

1. Air transportation	41,000	
<i>4 senators x \$6,500 (0224)</i>		
<i>3 staff x \$5,000 (0227)</i>		
2. Hotel accommodation	8,400	
<i>4 senators, \$200/night, 6 nights (0222)</i>		
<i>3 staff, \$200/night, 6 nights (0226)</i>		
3. Per diem	3,360	
<i>4 senators, \$80/day, 6 days (0221)</i>		
<i>3 staff, \$80/day, 6 days (0225)</i>		
4. Working meals (travel) (0231)	5,000	
5. Ground transportation — taxis	700	
<i>4 senators x \$100 (0223)</i>		
<i>3 staff x \$100 (0232)</i>		
6. Ground transportation — bus rental (0228)	5,000	
<i>(5 days, \$1,000/day)</i>		
Sub-total		\$63,460

**ALL OTHER EXPENDITURES**

**OTHER**

1. Miscellaneous costs on travel (0229)	1,000	
---	-------	--

**COURIER**

2. Courier Charges (0261)	500	
---------------------------	-----	--

**TELECOMMUNICATIONS**

3. Telephone services (0270)	300	
------------------------------	-----	--

**PRINTING**

4. Printing (0321)	500	
--------------------	-----	--

**RENTALS**

5. Rental office space (meeting rooms) (0540)	5,000	
<i>(5 days, \$1,000/day)</i>		
Sub-total		\$7,300

**Total of Activity 1** **\$71,760**



**ACTIVITY 2: Newfoundland and Labrador (March 2011) —**  
**St. John's, Twillingate and Burin Peninsula — FACT-FINDING**  
**7 participants: 4 senators, 3 staff**

**PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES**

1.	Hospitality — general (0410)	1,000	
	Sub-total		\$1,000

**TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

	<b>TRAVEL</b>		
1.	Air transportation	38,300	
	<i>4 senators x \$6,200 (0224)</i>		
	<i>3 staff x \$4,500 (0227)</i>		
2.	Hotel accommodation	7,000	
	<i>4 senators, \$200/night, 5 nights (0222)</i>		
	<i>3 staff, \$200/night, 5 nights (0226)</i>		
3.	Per diem	1,848	
	<i>4 senators, \$66/day, 4 days (0221)</i>		
	<i>3 staff, \$66/day, 4 days (0225)</i>		
4.	Working meals (travel) (0231)	4,000	
5.	Ground transportation — taxis	700	
	<i>4 senators x \$100 (0223)</i>		
	<i>3 staff x \$100 (0232)</i>		
6.	Ground transportation — bus rental (0228)	4,000	
	<i>(4 days, \$1,000/day)</i>		
	Sub-total		\$55,848

**ALL OTHER EXPENDITURES**

	<b>OTHER</b>		
1.	Miscellaneous costs on travel (0229)	1,000	
	<b>COURIER</b>		
2.	Courier Charges (0261)	500	
	<b>TELECOMMUNICATIONS</b>		
3.	Telephone services (0270)	300	
	<b>PRINTING</b>		
4.	Printing (0321)	500	
	<b>RENTALS</b>		
5.	Rental office space (meeting rooms) (0540)	4,000	
	<i>(4 days, \$1,000/day)</i>		
	Sub-total		\$6,300
	<b>Total of Activity 2</b>		<b>\$63,148</b>

The Senate administration has reviewed this budget application.

\_\_\_\_\_  
Heather Lank, Principal Clerk, Committees Directorate

\_\_\_\_\_  
Date

\_\_\_\_\_  
Nicole Proulx, Director of Finance

\_\_\_\_\_  
Date

**ACTIVITÉ 1 : Colombie-Britannique (novembre 2010) — Port Hardy, Campbell River,  
Nanaimo et Victoria — MISSION D'ÉTUDE**

7 participants: 4 sénateurs, 3 employés

**SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES**

1. Frais d'accueil — divers (0410)	1 000	
Sous-total		1 000 \$

**TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS**

**DÉPLACEMENTS**

1. Transport aérien	41 000	
4 sénateurs x 6 500 \$ (0224)		
3 employés x 5 000 \$ (0227)		
2. Hébergement	8 400	
4 sénateurs, 200 \$/nuit, 6 nuits (0222)		
3 employés, 200 \$/nuit, 6 nuits (0226)		
3. Indemnité journalière	3 360	
4 sénateurs, 80 \$/jour, 6 jours (0221)		
3 employés, 80 \$/jour, 6 jours (0225)		
4. Repas de travail (voyage) (0231)	5 000	
5. Transport terrestre — taxis	700	
4 sénateurs x 100 \$ (0223)		
3 employés x 100 \$ (0232)		
6. Transport terrestre — location d'autobus (0228)	5 000	
(5 jours, 1 000 \$/jour)		
Sous-total		63 460 \$

**AUTRES DÉPENSES**

**AUTRES**

1. Divers coûts liés aux déplacements (0229)	1 000
--	-------

**MESSAGERIE**

2. Frais de messagerie (0261)	500
-------------------------------	-----

**TÉLÉCOMMUNICATIONS**

3. Services téléphoniques (0270)	300
----------------------------------	-----

**IMPRESSION**

4. Impressions (0321)	500
-----------------------	-----

**LOCATIONS**

5. Location d'espace (salles de réunion) (0540)	5 000
(5 jours, 1 000 \$/jour)	

Sous-total	7 300 \$
------------	----------

**Total de l'Activité 1**

**71 760 \$**



**ACTIVITÉ 2 : Terre-Neuve et Labrador (mars 2011) — St. John's, Twillingate et péninsule Burin — MISSION D'ÉTUDE**

**7 participants: 4 sénateurs, 3 employés**

**SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES**

1. Frais d'accueil — divers (0410)	1 000	
Sous-total		1 000 \$

**TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS**

**DÉPLACEMENTS**

1. Transport aérien	38 300	
<i>4 sénateurs x 6 200 \$ (0224)</i>		
<i>3 employés x 4 500 \$ (0227)</i>		
2. Hébergement	7 000	
<i>4 sénateurs, 200 \$/nuît, 5 nuîts (0222)</i>		
<i>3 employés, 200 \$/nuît, 5 nuîts (0226)</i>		
3. Indemnité journalière	1 848	
<i>4 sénateurs, 66 \$/jour, 4 jours (0221)</i>		
<i>3 employés, 66 \$/jour, 4 jours (0225)</i>		
4. Repas de travail (voyage) (0231)	4 000	
5. Transport terrestre - taxis	700	
<i>4 sénateurs x 100 \$ (0223)</i>		
<i>3 employés x 100 \$ (0232)</i>		
6. Transport terrestre — location d'autobus (0228)	4 000	
<i>(4 jours, 1 000 \$/jour)</i>		
Sous-total		55 848 \$

**AUTRES DÉPENSES**

**AUTRES**

1. Divers coûts liés aux déplacements (0229)	1 000	
--	-------	--

**MESSAGERIE**

2. Frais de messagerie (0261)	500	
-------------------------------	-----	--

**TÉLÉCOMMUNICATIONS**

3. Services téléphoniques (0270)	300	
----------------------------------	-----	--

**IMPRESSION**

4. Impressions (0321)	500	
-----------------------	-----	--

**LOCATIONS**

5. Location d'espace (salles de réunion) (0540)	4 000	
<i>(4 jours, 1 000 \$/jour)</i>		
Sous-total		6 300 \$

**Total de l'Activité 2**

**63 148 \$**

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

\_\_\_\_\_  
Heather Lank, greffière principale, Direction des comités

\_\_\_\_\_  
Date

\_\_\_\_\_  
Nicole Proulx, directrice des Finances

\_\_\_\_\_  
Date

## APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, October 21, 2010

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2011, for the purpose of its special study on the evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans, as authorized by the Senate on Thursday, March 25, 2010. The said budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 2,000
Transportation and Communications	119,308
All Other Expenditures	<u>13,600</u>
Total	\$ 134,908

(includes funds for factfinding missions)

Respectfully submitted,

*Le président,*

DAVID TKACHUK

*Chair*

## ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 21 octobre 2010

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011, aux fins de leur étude spéciale du cadre stratégique en évolution pour la gestion des pêches et des océans du Canada, tel qu'autorisé par le Sénat le jeudi 25 mars 2010. Ledit budget se lit comme suit:

Services professionnels et autres	2 000 \$
Transports et communications	119 308
Autres dépenses	<u>13 600</u>
Total	134 908 \$

(y compris des fonds pour des missions d'étude)

Respectueusement soumis,



## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, October 26, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:10 p.m. to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (Topic: Canadian lighthouses).

**Senator Dennis Glen Patterson** (*Deputy Chair*) in the chair.

[*Translation*]

**The Deputy Chair:** Good evening, ladies and gentlemen.

[*English*]

I call the meeting to order. Good evening and welcome to the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. My name is Dennis Patterson, from Nunavut Territory, and I am Deputy Chair of the committee. Before I introduce the witnesses, I invite members of the committee to introduce themselves.

**Senator Hubley:** I am Senator Elizabeth Hubley, from Prince Edward Island.

[*Translation*]

**Senator Losier-Cool:** Good evening. I am Senator Rose-Marie Losier-Cool, from New-Brunswick.

[*English*]

**Senator MacDonald:** I am Senator Michael MacDonald, from Nova Scotia.

**Senator Cochrane:** I am Senator Ethel Cochrane, from Newfoundland and Labrador.

**Senator Raine:** I am Senator Nancy Greene Raine, from British Columbia.

**Senator Poirier:** I am Senator Rose-May Poirier, from New Brunswick.

**Senator Nancy Ruth:** I am Senator Nancy Ruth, from the great Georgian Bay, Ontario, who listens to your weather reports almost every day for two months of the year.

**The Deputy Chair:** I want to mention to committee members that we will have a brief in camera meeting after the public meeting to discuss our plans to travel in November plus one other item.

As part of our study on Canadian lighthouses, I am pleased to welcome officials from Environment Canada — Dave Wartman, Director, Atmospheric Monitoring, Meteorological Service of Canada, and Michael Crowe, Director, Strategic Integration Division, Meteorological Service of Canada.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 26 octobre 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 10, pour étudier des questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (Sujet : Les phares canadiens).

**Le sénateur Dennis Glen Patterson** (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**Le vice-président :** Bonsoir, mesdames et messieurs.

[*Traduction*]

La séance est ouverte. Bonjour, soyez les bienvenus au Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. Je m'appelle Dennis Patterson. Je suis du Nunavut et je suis le vice-président du comité. Avant de leur présenter les témoins, j'invite les membres du comité à se présenter.

**Le sénateur Hubley :** Je suis le sénateur Elizabeth Hubley, de l'Île-du-Prince-Édouard.

[*Français*]

**Le sénateur Losier-Cool :** Bonsoir. Je suis le sénateur Rose-Marie Losier-Cool, du Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

**Le sénateur MacDonald :** Je suis le sénateur Michael MacDonald, de la Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Cochrane :** Je suis le sénateur Ethel Cochrane, de Terre-Neuve-et-Labrador.

**Le sénateur Raine :** Je suis le sénateur Nancy Greene Raine, de la Colombie-Britannique.

**Le sénateur Poirier :** Je suis le sénateur Rose-May Poirier, du Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je suis le sénateur Nancy Ruth, de la belle baie Georgienne, en Ontario, et j'écoute vos prévisions météo presque quotidiennement pendant deux mois de l'année.

**Le vice-président :** Je rappelle aux membres du comité que nous tiendrons une brève réunion à huis clos après la réunion publique, pour discuter de nos projets de déplacement en novembre ainsi que d'autres points.

Dans le cadre de notre étude des phares canadiens, nous sommes heureux d'accueillir les représentants d'Environnement Canada, soit Dave Wartman, directeur de la Surveillance atmosphérique, Service météorologique du Canada, et Michael Crowe, directeur de la Division de l'intégration stratégique, Service météorologique du Canada.

The committee thanks you for accepting the invitation to appear and looks forward to hearing from you in relation to lighthouses. Mr. Wartman, please proceed with your introductory remarks, after which we will have questions from senators.

**Dave Wartman, Director, Atmospheric Monitoring, Meteorological Service of Canada, Environment Canada:** I thank the committee for the opportunity to provide a few opening remarks on staffed lighthouses and weather reporting. I believe you have the presentation deck that was distributed. I will speak to that through my opening remarks.

On the second slide, I will say a few quick words on the mandate of Environment Canada. The mandate includes the responsibility for meteorology in Canada. The primary role of the Meteorological Service is to alert Canadians to threatening weather situations, everything from tornadoes, to snowstorms, to gale force winds in marine areas, to hurricanes on the East Coast. To do this, we carry out and lead science and weather monitoring activities. We also forecast the weather on different time scales ranging from minutes, to days, to months from the time scales of tornadoes, to snowstorms, to seasonal forecasts.

We also provide products and services such as weather observations as well as forecasts and warnings for different communities of interest — marine, public, air quality, and others as well. In Canada, Environment Canada does not have the exclusive mandate pertaining to meteorology. Other agencies and federal departments also have legislated responsibilities. As an example, NAV CANADA has a responsibility for civil aviation weather services in Canada; Transport Canada is the regulator under the Aeronautics Act; and the Department of National Defence has the responsibility for military aviation weather services.

On slide 3, I will talk a little bit about weather observations and forecasts. Environment Canada operates and collaborates on the operation of a number of key observation networks. These networks are the central foundation or the backbone for Canada's national meteorological monitoring networks. These core networks include hourly weather observations from about 600 automated weather stations across the country. We have about 77 buoys, 54 automated ship observations and over 230 airport observations, which are provided by NAV CANADA; as well as satellite imagery and radar networks. We use these as the basis for preparing our weather forecasts and warnings. These core networks are foundational.

The forecasts and warnings are derived from computer models that use these observations as the basis. The meteorologist in the storm prediction centre looks at the observations and at satellite and radar imagery, and with heavy reliance on the computer models arrives at the weather forecast and warnings. In addition to these core observations, Environment Canada also makes use of hundreds of other pieces of weather data that come from a variety of sources — provincial agencies, industry, farmers and

Le comité vous remercie d'avoir accepté son invitation à comparaître, et nous sommes impatients d'entendre ce que vous avez à nous dire au sujet des phares. Monsieur Wartman, s'il vous plaît, présentez-nous votre déclaration préliminaire, après quoi nous passerons aux questions des sénateurs.

**Dave Wartman, directeur, Surveillance atmosphérique, Service météorologique du Canada, Environnement Canada :** Je remercie le comité de nous offrir cette occasion de dire quelques mots sur les phares pourvus en personnel et les bulletins météorologiques. Je crois que vous avez notre présentation en main. Je vais m'en inspirer pour ma déclaration préliminaire.

Je veux dire quelques mots au sujet de la deuxième diapositive, du mandat d'Environnement Canada. Ce mandat englobe la responsabilité de la météorologie au Canada. Le rôle principal du Service météorologique est d'alerter les Canadiens en cas de phénomènes météorologiques menaçants, qu'il s'agisse de tornades, de tempêtes de neige, de vents violents dans les zones maritimes ou d'ouragans sur la côte Est. À cette fin, nous menons des activités scientifiques et de surveillance météorologique. Nous faisons aussi des prévisions atmosphériques à différentes échelles, de quelques minutes à quelques jours et à quelques mois, pour les tornades, les tempêtes de neige et les prévisions saisonnières.

Nous offrons aussi divers produits et services, dont des observations météorologiques ainsi que des prévisions et des avertissements à divers groupes d'intérêt — le milieu marin, le public, la qualité de l'air, et cetera. Au Canada, Environnement Canada n'a pas de mandat exclusif en matière de météorologie. D'autres organismes et ministères fédéraux assument aussi des responsabilités législatives. NAV CANADA a la responsabilité des services météorologiques pour l'aviation civile au Canada, Transports Canada assure la réglementation aux termes de la Loi sur l'aéronautique, et le ministère de la Défense nationale est responsable des services météorologiques de l'aviation militaire.

Sur la troisième diapositive, il est question d'observations et de prévisions météorologiques. Environnement Canada exploite un certain nombre de réseaux d'observation ou collabore à l'exploitation de tels réseaux. Ces réseaux sont le cœur, l'élément principal des réseaux de surveillance météorologique nationale du Canada. Ces réseaux fondamentaux traitent les observations horaires d'environ 600 stations météorologiques automatisées dans tout le pays. Nous avons quelque 77 bouées, 54 stations d'observation automatisées à bord de navire et plus de 230 observations d'aéroport fournies par NAV CANADA; nous utilisons aussi les images satellites et les réseaux radars. Nous utilisons ces données pour préparer nos prévisions et nos avertissements météorologiques. Ces réseaux de base sont essentiels.

Les prévisions et les avertissements sont produits par modélisation informatique à partir des observations fournies. Le météorologiste du centre de prévision des intempéries examine les données et les images satellites et radars et, en s'appuyant largement sur les modèles informatiques, il établit des prévisions et des avertissements météorologiques. Outre les observations de base, Environnement Canada utilise aussi des centaines d'autres éléments de données météorologiques qui proviennent de diverses



mariners. The meteorologist includes these other pieces of weather data and the weather observations provided by lighthouse keepers.

Moving to the next slide, the hourly automated weather stations form part of the core weather observation network. These have been around for about 15 to 20 years and have evolved. We have developed confidence in their use and reliability. These automated weather station observations are essential for us to provide forecasts and warnings.

The lighthouse keeper weather reports, when they are available, give marine weather forecasters additional information. They are not essential for producing weather forecasts and warnings. I am not saying that these supplementary weather observations do not have value because they certainly have value to us. As an example, in conjunction with other data, they can help to ground truth the weather forecast for the predictions and can even prompt the weather forecaster to amend a forecast. This value has some limitations. These weather observations from lighthouse keepers are supplemental and are not core for a couple of reasons. First, they are not equipped with full instrumentation. For example, on the Pacific coast, about one-third or more of the staffed lighthouses estimate the wind speed and direction. It is not the same precision and is not the same frequency. Weather observations from lighthouse stations are provided every three hours, during daytime hours only, whereas information and data from our automated weather stations and other parts of our observation network are 24 hours a day, seven days a week and on an hourly basis.

The next slide shows what the lighthouse keeper supplementary weather reports include. I mention that only the lighthouse keepers in B.C. provide these weather observations to Environment Canada. There are 27 of them in the province of B.C. Once every three hours during daytime hours, they provide wind speed and direction, sky condition, visibility, precipitation type and the sea state.

Of these 27 staffed light stations, 17 also provide supplementary weather information for aviation purposes to NAV CANADA. This information is for float plane and helicopter operators. The information consists of temperature, dew-point temperature, which is a measure of humidity, and an estimated low-cloud height and amount.

Of the 27 staffed light stations in B.C., two provide core weather observations every six hours that are distributed globally and shared internationally.

As well, of the 27 staffed light stations, 23 of them provide temperature and precipitation observations twice a day, and this is for climate purposes. These 23 light stations are part of the

sources — des organismes provinciaux, l'industrie, les agriculteurs et les marins. Le météorologiste intègre ces autres éléments de données météorologiques et les observations fournies par les gardiens de phare.

Passons à la diapositive suivante. Les stations météorologiques horaires automatisées font partie de notre réseau d'observation météorologique principal. Elles existent depuis 15 ou 20 ans et elles ont évolué. Nous avons maintenant confiance en leur fiabilité. Les observations de ces stations météorologiques automatisées sont essentielles à l'établissement de nos prévisions et de nos avertissements.

Les rapports météorologiques des gardiens de phare, lorsqu'ils sont disponibles, fournissent aux prévisionnistes de la marine des renseignements complémentaires. Ils ne sont pas essentiels pour établir les prévisions et les avertissements météorologiques. Je ne dis pas que ces observations météorologiques supplémentaires ne sont pas utiles, parce qu'elles nous sont certainement précieuses. Par exemple, en conjonction avec d'autres données, elles peuvent nous aider à vérifier les prévisions et amener le prévisionniste à modifier sa prévision, mais leur valeur est quelque peu limitée. Les observations météorologiques des gardiens de phare sont complémentaires, elles ne sont pas fondamentales, et ce, pour diverses raisons. Premièrement, les phares ne sont pas dotés de toute la gamme des instruments. Sur la côte du Pacifique, par exemple, au moins un tiers des phares pourvus en personnel se contentent d'estimer la vitesse et la direction du vent. Cela n'est pas aussi précis et ne se fait pas à la même fréquence. Les observations météorologiques des phares sont transmises toutes les trois heures, uniquement pendant la journée, alors que nos stations météorologiques automatisées et d'autres éléments de notre réseau d'observation fonctionnent 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et transmettent de l'information et des données sur une base horaire.

La diapositive suivante montre ce que contiennent les rapports météorologiques complémentaires des gardiens de phare. Je précise que seuls les gardiens de phare de la Colombie-Britannique fournissent des observations météorologiques à Environnement Canada. Ils sont 27 dans la province. Toutes les trois heures, pendant la journée, ils transmettent des données sur la vitesse et la direction du vent, l'état du ciel, la visibilité, le type de précipitation et l'état de la mer.

Dix-sept de ces 27 phares pourvus en personnel fournissent aussi de l'information météorologique complémentaire pour l'aviation à NAV CANADA. Cette information est destinée aux exploitants d'hydravions et d'hélicoptères et concerne la température, le point de rosée — c'est une mesure d'humidité — et la hauteur et la densité estimatives des nuages bas.

Parmi les 27 phares pourvus en personnel en Colombie-Britannique, deux produisent toutes les six heures des observations météorologiques principales qui sont diffusées à l'échelle internationale.

En outre, 23 des 27 phares pourvus en personnel fournissent des observations sur la température et les précipitations deux fois par jour, pour le volet climatique. Ces 23 phares font parties d'un



Canadian cooperative climate network. There are about 650 locations across the country where similar observations of temperature and precipitation are being taken twice per day.

The next slide is an annex showing a couple of maps under the theme that a picture is worth a thousand words. The first map is labelled marine and aviation weather monitoring, B.C. south coast. I am sure you recognize the geography here with Vancouver Island. The triangles basically are all Coast Guard-related weather observations. The green triangles are those 27 staffed light stations where the lightkeepers provide weather reports. The black triangles, which are in many cases embedded in the green triangle, are the 17 stations that provide the aviation weather. The blue triangles are five Canadian Coast Guard automated weather stations.

The red squares show that portion of the buoy network. You can see they are all over water. The circles are the Environment Canada and NAV CANADA automatic weather stations. The red ones will be Environment Canada. I guess I am colour blind. It looks like it is green or blue but, in any event, the other circle shows NAV CANADA automatic and manned weather stations.

The next slide shows the same depiction and the same legend for the north coast of B.C. As an example, you can see a buoy off the south coast of the Queen Charlotte Islands. As well, there is an automated weather station at Cape St. James on the southern tip of the Queen Charlotte Islands. You can see some of the green triangles off the north coast of the Queen Charlottes. That is Langara Island, one of the Canadian Coast Guard lighthouse stations where the lightkeeper provides a weather operation. Also at that spot you see the red circle, we have a collocated automated weather observation station.

I hope that this deck helps provide some additional information, and that concludes my opening remarks, Mr. Chair.

**The Deputy Chair:** Thank you, Mr. Wartman. You used the term “ground truth.” I had not heard that before. Would you explain what that means, please?

**Mr. Wartman:** A forecast is a forecast. If we are forecasting a snowfall here in Ottawa and the weather observation says rain, it is a way of verifying the forecast or ground truthing it or validating it.

**The Deputy Chair:** Thank you. I would like to welcome Senator Manning from Newfoundland and Labrador.

**Senator Nancy Ruth:** Why are you just in B.C. and not on the Atlantic coast?

**Mr. Wartman:** On the Atlantic coast, there are no staffed light stations that provide weather observations to Environment Canada.

**Senator Nancy Ruth:** How long has that been for? Has it been 10 years or 15 years?

réseau coopératif canadien d’observation du climat. Il y a quelque 650 emplacements au pays où des observations similaires sur la température et les précipitations sont relevées deux fois par jour.

La diapositive suivante est une annexe qui contient quelques cartes, puisqu’une image vaut mille mots. La première carte montre les stations de surveillance météorologique de la côte sud de la Colombie-Britannique. Je suis certain que vous reconnaissez l’île de Vancouver. Les triangles sont tous des postes d’observation météorologique de la Garde côtière. Les triangles verts représentent les 27 phares pourvus en personnel où des gardiens transmettent des rapports météorologiques. Les triangles noirs — et dans bien des cas ils se trouvent à l’intérieur de triangles verts — correspondent aux 17 stations qui fournissent des données météorologiques pour l’aviation. Les triangles bleus représentent les cinq stations météorologiques automatisées de la Garde côtière canadienne.

Les carrés rouges dénotent une partie du réseau des bouées. Vous pouvez voir qu’ils sont tous sur l’eau. Les cercles sont les stations météorologiques automatisées d’Environnement Canada et de NAV CANADA. Les cercles rouges correspondent aux stations d’Environnement Canada. Ma vision des couleurs n’est sans doute pas très bonne, car il me semble que les cercles sont verts ou bleus, mais de toute façon les autres cercles correspondent aux stations météorologiques automatisées et pourvues en personnel de NAV CANADA.

La diapositive suivante présente les mêmes éléments avec la même légende, mais pour la côte nord de la Colombie-Britannique. Par exemple, vous voyez une bouée au large de la côte sud des îles de la Reine-Charlotte. Il y a aussi une station météorologique automatisée au cap St. James, à l’extrémité sud des îles de la Reine-Charlotte. Vous pouvez voir quelques triangles verts au large de la côte nord des îles de la Reine-Charlotte. C’est le phare de Langara Island, l’un des phares de la Garde côtière canadienne dont le gardien fournit des observations météorologiques. Il y a aussi un cercle rouge à cet endroit : nous avons coimplanté là-bas une station d’observation météorologique automatisée.

J’espère que ces diapositives vous ont appris quelque chose et je termine ici ma déclaration préliminaire, monsieur le président.

**Le vice-président :** Merci, monsieur Wartman. Vous avez dit que certaines données aidaient à vérifier les prévisions. Pouvez-vous m’expliquer un peu cela, s’il vous plaît?

**M. Wartman :** Une prévision est une prévision. Si nous prévoyons de la neige ici, à Ottawa, et que l’observation météo dit de la pluie, c’est une façon de vérifier la prévision, de la valider.

**Le vice-président :** Merci. Je souhaite la bienvenue au sénateur Manning, de Terre-Neuve-et-Labrador.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Pourquoi êtes-vous présents seulement en Colombie-Britannique et pas sur la côte atlantique?

**M. Wartman :** Sur la côte atlantique, il n’y a pas de phare pourvu en personnel qui fournisse des observations météorologiques à Environnement Canada.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Depuis combien de temps est-ce que les choses sont ainsi? Dix ans, 15 ans?

**Mr. Wartman:** It has been a while, senator. I do not know exactly, but it has been quite some time, I believe. We could confirm the period of time.

**Senator Nancy Ruth:** As far as you know, since you have been automated on the East Coast, has it been okay? Have there been a lot of complaints from mariners or air people? Are they getting along fine with the automated stuff?

**Mr. Wartman:** I can only speak for myself. I have not heard any number of complaints from mariners or aviators. We can find out if there have been. I am not aware of any.

**The Deputy Chair:** While the senator is formulating her next question, there are staffed light stations in Newfoundland and Labrador. You are saying that you are not getting weather observations, for some reason, from those staffed light stations on the East Coast. Is that correct?

**Mr. Wartman:** That is correct. We are not getting weather observations from the staffed light stations on the East Coast or elsewhere in the country.

**Senator Nancy Ruth:** If you did not have the 17, or whatever numbers you have here, the 27 or the 2 that do various kinds of reports, what difference would it make to you?

**Mr. Wartman:** What difference would it make?

**Senator Nancy Ruth:** How would you account for the difference, and how would you implement other strategies to get whatever information they are giving you if you did not have them?

**Mr. Wartman:** These are not essential to produce the forecasts and the warnings. Do they have value? Yes. We get hundreds of pieces of supplemental weather data from a number of sources every day. If we did not have the weather observations from the staffed light stations on the West Coast, we would certainly look at our network and see where the gaps were and what the needs were, but they would not seriously impact our ability to provide weather forecast warnings.

**Senator Nancy Ruth:** Nor would it seriously impact your ability to get that data if it came through an automated source? Can I infer that?

**Mr. Wartman:** I am not sure I understand the question.

**Senator Nancy Ruth:** The lighthouses are not providing critical data to your formation. They are not essential. However, you get hundreds of pieces of data from a variety of places. If the data coming from the lighthouses was not available through phones or emails or however they do it electronically, do you feel confident you could supplement your system in an automated way that would bring the same data?

**M. Wartman :** Cela fait un certain temps, madame le sénateur. Je ne peux pas vous donner de date précise, mais cela fait longtemps, je crois. Nous pourrions vous trouver ce renseignement.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Puisque les stations sont automatisées sur la côte Est, est-ce que cela donne de bons résultats selon vous? Est-ce que les marins ou les aviateurs se sont plaints? Est-ce que l'on s'en tire bien avec ces données automatisées?

**M. Wartman :** Je peux parler uniquement en mon nom. Je n'ai pas eu connaissance de plaintes présentées par des marins ou des aviateurs. Nous pourrions trouver s'il y en a eu, mais moi je n'en ai jamais entendu parler.

**Le vice-président :** Pendant que le sénateur formule sa prochaine question... Il y a des phares pourvus en personnel à Terre-Neuve-et-Labrador. Vous dites que, pour une raison quelconque, vous ne recevez pas d'observations météorologiques des phares pourvus en personnel de la côte Est. C'est bien cela?

**M. Wartman :** C'est cela. Nous ne recevons pas d'observations météorologiques des phares pourvus en personnel de la côte Est ni d'ailleurs au pays.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Si vous n'aviez pas ces 17, ces 27 ou ces deux... tous ces chiffres que vous mentionnez, tous ces phares qui produisent des rapports, est-ce que cela ferait une différence pour vous?

**M. Wartman :** Vous voulez savoir quelle différence cela ferait?

**Le sénateur Nancy Ruth :** Comment compenseriez-vous la différence, quelles stratégies pourriez-vous mettre en œuvre pour obtenir l'information qu'ils vous fournissent, s'ils n'existaient pas?

**M. Wartman :** Ce ne sont pas des données essentielles pour établir les prévisions et les avertissements. Est-ce qu'elles sont utiles? Oui. Nous recueillons quotidiennement des centaines de données météorologiques complémentaires auprès d'un certain nombre de sources. Si nous n'avions pas les observations météorologiques des phares pourvus en personnel de la côte Ouest, nous devrions certainement examiner notre réseau pour repérer les lacunes et déterminer les besoins, mais cela n'aurait pas d'effet sérieux sur notre capacité d'établir des prévisions et des avertissements météorologiques.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Cela n'aurait pas beaucoup d'effet sur votre capacité d'obtenir ces données si elles venaient d'une source automatisée? Je peux déduire cela?

**M. Wartman :** Je comprends mal votre question.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Les phares ne vous fournissent pas de données critiques pour votre formation. Ils ne sont pas essentiels. Par contre, vous recueillez des centaines d'éléments de données de diverses sources. Si les données provenant des phares n'étaient pas disponibles par téléphone ou par courriel — quelle que soit la façon dont elles vous sont transmises électroniquement —, est-ce que vous croyez que vous pourriez compléter votre système de façon automatisée pour obtenir les mêmes données?



**Mr. Wartman:** Yes. If we did not have the staffed light stations, we would look at the gaps, and we would certainly look at what the needs were and would consider automated weather stations. We have a lot of confidence in them, and they have proven to be reliable.

**Senator Nancy Ruth:** My understanding is that some of the lightkeepers get a fee. They are paid by Environment Canada. There is some relationship between the fisheries department and Environment Canada, or a contract between the two departments to provide these services from the lightkeepers. Can you tell us the financial amount of money in that contract?

**Mr. Wartman:** I believe that is in the collective agreement for the lightkeepers. I think that is where it comes from. We do not pay the lightkeepers for the climate observations. The Coast Guard would pay the lightkeepers for the other observations and, up until a few years ago, we were reimbursing the Coast Guard but not for the last year or two.

**Senator Nancy Ruth:** Could you tell me how much those reimbursements were?

**Michael Crowe, Director, Strategic Integration Division, Meteorological Service of Canada, Environment Canada:** I want to say \$200 per site, adding up to about \$5,000 a year. It was very nominal.

**The Deputy Chair:** To perhaps quickly finish a question I had asked, you do not have weather observations in staffed lighthouses on the East Coast. Can you explain why it would be that you would have weather observations on the West Coast with staffed light stations but not on the East Coast? How did that come about?

**Mr. Crowe:** I might characterize it as almost being historical, which is why perhaps I am not exactly sure of what I am saying. In a large part, on the West Coast in particular, I think it was the aviation community that, through NAV CANADA's processes for determining where weather observations are needed, identified these as being needed. On the East Coast, it turned out just not to be so. I am a little nervous saying that, and I will be happy to follow up with that historical context. I would point to aviation as being a key reason we are still on the West Coast and not so much on the East Coast.

**The Deputy Chair:** Thank you, Mr. Crowe. We are planning to hear from NAV CANADA at some point, so maybe that can be clarified.

[Translation]

**Senator Losier-Cool:** I would like to know what kind of training the lightkeepers must have, the difference between the skills required for lightkeepers and for meteorologists. What skills are required from a lightkeeper?

[English]

**Mr. Wartman:** I cannot tell you what is required to become a lightkeeper. I can tell you what kind of training the lightkeepers are given for weather observations. They are given a course that is

**M. Wartman :** Oui. Si nous n'avions pas les phares pourvus en personnel, nous chercherions à repérer les carences, nous voudrions certainement définir les besoins et nous envisagerions d'utiliser des stations météorologiques automatisées. Nous avons pleinement confiance en elles, elles se sont avérées fiables.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Si j'ai bien compris, certains gardiens de phare touchent une rémunération. Ils sont payés par Environnement Canada. Il existe une relation entre le ministère des Pêches et Environnement Canada, un contrat entre les deux ministères, pour que les gardiens de phare assurent ces services. Pourriez-vous nous dire quel montant d'argent est prévu au contrat?

**M. Wartman :** Je crois que c'est dans la convention collective des gardiens de phare. Je crois que c'est de là que cela vient. Nous ne payons pas les gardiens de phare pour leurs observations climatiques. La Garde côtière paie les gardiens de phare pour les autres observations et, il y a quelques années encore, nous remboursions la Garde côtière, mais pas depuis un an ou deux.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Pourriez-vous me dire à combien s'élevaient ces remboursements?

**Michael Crowe, directeur, Division de l'intégration stratégique, Service météorologique du Canada, Environnement Canada :** Je dirais 200 \$ par emplacement, ce qui donne un total d'environ 5 000 \$ par année. C'était minime.

**Le vice-président :** Pour en revenir rapidement à une question que j'ai posée, vous ne recevez pas d'observations météorologiques des phares pourvus en personnel de la côte Est. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi il y en a sur la côte Ouest mais pas sur la côte Est? Comment cela se fait-il?

**M. Crowe :** Selon moi, c'est une situation historique, en quelque sorte, et c'est peut-être pour cette raison que je ne sais pas exactement quoi vous répondre. Dans une large mesure, sur la côte Ouest en particulier, je crois que c'est le milieu de l'aviation qui, par l'entremise des processus de NAV CANADA visant à déterminer où l'on avait besoin d'observations météorologiques, a établi que celles-là étaient nécessaires. Sur la côte Est, ce n'était pas le cas. Je ne suis pas vraiment certain de ce que j'avance et je serais tout à fait disposé à vérifier le contexte historique. Selon moi, c'est en raison de l'aviation que nous sommes encore présents sur la côte Ouest mais pas tellement sur la côte Est.

**Le vice-président :** Merci, monsieur Crowe. Nous avons l'intention de convoquer NAV CANADA un peu plus tard, alors cela pourra être précisé.

[Français]

**Le sénateur Losier-Cool :** J'aimerais savoir quelle est la formation des gardiens de phare, la différence des compétences exigées entre un gardien de phare et un météorologue. Quelles sont les compétences exigées pour être gardien de phare?

[Traduction]

**M. Wartman :** Je ne peux pas vous dire ce qu'il faut savoir pour devenir gardien de phare. Je peux vous dire quelle formation les gardiens de phare reçoivent pour les observations météorologiques.



a day or so in length. We offer one course per year, which the Coast Guard sends their lightkeepers on. The course trains them to take weather observations and to use the instrumentation that is there. Meteorologists in our storm prediction centres have university degrees and a one-year course given by Environment Canada. With regard to observations and forecasts, the lightkeepers and meteorologists are very different in terms of training.

[Translation]

**Senator Losier-Cool:** So if a position of lightkeeper must be filled, what are the requirements?

[English]

**Mr. Wartman:** The lightkeepers are hired and they are employees of the Canadian Coast Guard, so they do not work for Environment Canada. I do not know exactly what qualifications they require.

**Mr. Crowe:** In terms of the training required, many of the 230 airport stations are staffed stations. The requirements for training for aviation observations are, I would say, quite a bit more stringent than the one day that the lightkeepers get for the basic supplemental observations that they do.

**Senator Poy:** Thank you very much for your presentation. You say the weather information is supplementary and that you do not really depend on the lightkeepers. Would you say, then, that they are not really necessary?

**Mr. Wartman:** I would say they are not essential. I guess that means as well that they are not absolutely necessary for us to deliver the forecast and warning program.

**Senator Poy:** Yet, the lighthouse keepers, you say, get \$200 per site. I do not know what that means. Does that mean each time the person gives a report?

**Mr. Crowe:** This was an annual amount, per year.

**Senator Poy:** I was wondering whether it was every three hours.

**Mr. Wartman:** No. It is a nominal amount.

**Senator Poy:** I needed to understand that.

If they wish to do this, they get \$200 annually. It is entirely up to them and they take a one-day course from your department. I do not know how much a person can learn in one day to be able to forecast the weather entirely.

If the lightkeepers are not necessary, obviously you do not need them on the Atlantic coast, so they are really not necessary. Would that be your conclusion?

Ils suivent un cours d'environ une journée. Nous offrons un cours par année, et la Garde côtière y envoie les gardiens de phare. Ils y reçoivent une formation sur la façon de faire des relevés météorologiques et d'utiliser les instruments. Les météorologistes de nos centres de prévision des intempéries ont des diplômes universitaires et ils suivent en plus un cours d'un an dispensé par Environnement Canada. Pour ce qui est des observations et des prévisions, les gardiens de phare et les météorologistes ont des formations très différentes.

[Français]

**Le sénateur Losier-Cool :** Alors s'il y a un poste de gardien de phare à être comblé, quelles sont les exigences pour combler ce poste?

[Traduction]

**M. Wartman :** Les gardiens de phare sont recrutés par la Garde côtière canadienne, qui est leur employeur. Ils ne travaillent pas pour Environnement Canada. Je ne sais pas exactement quels sont les titres et qualités demandés.

**M. Crowe :** Au sujet de la formation, bon nombre des 230 stations d'aéroport sont des stations pourvues en personnel. La formation pour les observations de l'aviation est, selon moi, passablement plus rigoureuse que la journée de formation élémentaire des gardiens de phare pour les observations complémentaires.

**Le sénateur Poy :** Merci beaucoup de votre exposé. Vous dites que l'information météorologique est complémentaire et que vous ne comptez pas vraiment sur les gardiens de phare. Est-ce que vous diriez, alors, qu'ils ne sont pas vraiment nécessaires?

**M. Wartman :** Je dirais qu'ils ne sont pas essentiels. J'imagine que cela signifie aussi que nous n'avons pas absolument besoin d'eux pour établir nos prévisions et nos avertissements.

**Le sénateur Poy :** Pourtant, les gardiens de phare, vous le dites, touchent 200 \$ par emplacement. Je ne sais pas ce que vous entendez par là. Est-ce que cela signifie chaque fois que le gardien produit un rapport?

**M. Crowe :** C'est un montant annuel.

**Le sénateur Poy :** Je me demandais si c'était toutes les trois heures.

**M. Wartman :** Non. C'est une somme minime.

**Le sénateur Poy :** Je voulais en être certaine.

S'ils acceptent faire ce travail, ils touchent 200 \$ par année. C'est laissé à leur entière discrétion, et ils suivent un cours d'une journée à votre ministère. Je ne sais pas ce qu'on peut apprendre en une journée pour pouvoir faire des prévisions météorologiques.

Si les gardiens de phare ne sont pas nécessaires, et de toute évidence vous n'avez pas besoin d'eux sur la côte atlantique, alors ils ne sont pas vraiment nécessaires. Est-ce que vous en venez à cette conclusion?

**Mr. Wartman:** Yes. They are not essential. They are not absolutely necessary. To be clear, I am not saying they do not have value. They do have value.

**Senator Poy:** I understand.

**Mr. Wartman:** We use all kinds of different pieces of weather information. Let me put it this way. If tomorrow we did not receive any supplemental weather observations from lighthouse keepers, it would not significantly impact our ability to provide weather forecast warnings.

**Senator Poy:** Historically, you never had the lighthouse keepers doing that on the Atlantic side — am I correct?

**Mr. Wartman:** Not in recent years. There is a lot of history and legacy to this. I am not totally familiar with the history on the East Coast and how far back it goes or if, in fact, there were staffed light stations that provided weather observations.

**Mr. Crowe:** I am not sure myself. It has been a long time, if there were. Both of us are meteorologists who used to sit at a desk and do weather forecasts. It almost hurts to say we do not need observations because any data is good and helpful. The essential core is really what is needed by our operations.

**Senator Poy:** The thing is that they only do that during the daytime, but you need the reports 24 hours a day to be accurate?

**Mr. Wartman:** That is correct. The other aspect of it is to have the reports on an hourly basis, so every hour as opposed to every three hours. This is where we rely upon the automated weather stations — also for marine purposes, the 16 buoys on the West Coast, and automated ship observations on 54 ships across the country, about 13 of them on the West Coast, many of them Coast Guard, where we have full weather instrumentation. The advantage of that is that the ships are moving, so we get weather observations from different parts of the marine areas.

**Senator Poy:** These are in existence on the Atlantic side, am I correct?

**Mr. Wartman:** The buoys and the ships, yes.

**Senator Poirier:** Thank you for your presentation.

From the different groups we have met with leading up to where we are tonight, one of the things we have heard is that the coast of B.C. is unique and there are some very remote areas. Some believe that the lighthouses need to be staffed. They say we need that to ensure that our mariners have the updated weather they need, and at the speed they need it, for security and safety reasons.

**M. Wartman :** Oui. Ils ne sont pas essentiels. Ils ne sont pas absolument nécessaires. Comprenons-nous bien : je ne dis pas qu'ils ne sont pas utiles, parce qu'ils le sont.

**Le sénateur Poy :** Je comprends.

**M. Wartman :** Nous utilisons toutes sortes d'éléments d'information météorologique. Je vois les choses ainsi : si demain nous ne recevons pas d'observations météorologiques complémentaires des gardiens de phare, cela n'aura pas d'effet sensible sur notre capacité d'établir des prévisions et des avertissements météorologiques.

**Le sénateur Poy :** Par le passé, les gardiens de phare de la côte atlantique n'ont jamais assuré ce service — c'est bien cela?

**M. Wartman :** Pas ces dernières années. Il y a un long passé dans ce domaine. Je ne connais pas bien l'histoire de la côte Est et je ne sais pas à quand cela remonte ou si, de fait, il y a vraiment eu des phares pourvus en personnel qui communiquaient des observations météorologiques.

**M. Crowe :** Je n'en suis pas certain non plus. S'il y en a eu, c'était il y a très longtemps. Nous sommes tous deux météorologistes et nous avons tous deux travaillé dans des bureaux et établi des prévisions météorologiques. Cela me fait mal au cœur de dire que nous n'avons pas besoin de certaines observations, parce que toutes les données sont utiles, mais ce dont nous avons vraiment besoin ce sont les données de base.

**Le sénateur Poy :** Ils ne travaillent que pendant la journée, mais vous avez besoin de rapports 24 heures sur 24 pour assurer la précision?

**M. Wartman :** C'est exact. Il est bon également d'avoir des rapports horaires, c'est-à-dire toutes les heures plutôt que toutes les trois heures. Pour cela, nous comptons sur les stations météorologiques automatisées — et en outre, dans le secteur maritime, sur les 16 bouées de la côte Ouest et sur les stations d'observation automatisée à bord de navires. Il y en a sur 54 navires au pays, dont environ 13 sur la côte Ouest, et bon nombre appartiennent à la Garde côtière. Nous y avons installé tout l'éventail des instruments météorologiques. L'avantage, c'est que les navires se déplacent, alors nous recevons des observations météorologiques de divers points dans les secteurs maritimes.

**Le sénateur Poy :** Il y en a aussi sur la côte atlantique, n'est-ce pas?

**M. Wartman :** Des bouées et des navires? Oui.

**Le sénateur Poirier :** Merci de votre exposé.

Nous avons rencontré différents groupes, et jusqu'à aujourd'hui on nous a toujours dit que la côte de la Colombie-Britannique était un cas unique et qu'on y trouvait des régions particulièrement isolées. Certains croient que les phares doivent être pourvus en personnel. Ils disent que c'est nécessaire pour que nos marins disposent des prévisions météorologiques dont ils ont besoin, au moment où ils en ont besoin, pour des raisons de sécurité.



If the lighthouses would be the responsibility of Environment Canada instead of DFO, Department of Fisheries and Oceans, would you proceed with de-staffing these lighthouses and getting rid of them or would you feel it is essential to keep them?

**Mr. Wartman:** I am not sure I feel equipped to answer that, to be honest. I can tell you that, at four of the staffed light station locations where we get weather observations on the Pacific coast, we have put in automated weather stations because we have established those locations as core. We have automated weather stations and the staffed light stations. We put a priority on those because they are in key locations.

I cannot answer the question of whether, if the light stations were reporting through Environment Canada, we would de-staff or not de-staff. It would not be my decision to make.

**Senator Poirier:** My second question would be this: If tomorrow morning all staffed lighthouses were to disappear, do you feel mariners would get the same level of weather forecasts for their safety and security that they are getting today, when there are staffed lighthouses along the B.C. coast?

**Mr. Crowe:** I think so with the caveat Mr. Wartman has already mentioned that, if that happened, we would certainly re-evaluate. I think you mentioned that, if there were gaps, we would want to fill them.

**Senator Poirier:** With an automated system?

**Mr. Crowe:** Yes.

**Mr. Wartman:** We are looking at our overall monitoring networks in Canada now, the meteorological monitoring networks, with a view to determine beyond what I have already identified as being core and what is supplemental or what is coming from other agencies. We are looking at how to bring in even more of this supplemental information and integrate it, not depending upon it but just making it accessible. As Mr. Crowe said, we would re-evaluate, look at where the gaps are and what the needs are, and then decisions would be made based upon that.

**Senator Poirier:** All of these automated sites that provide weather forecasts would continue to provide the weather forecasts only. Even though they are in remote areas, they would not provide access for someone in distress to receive help. For example, if a lighthouse in a remote area is staffed and someone makes a distress call in the area, they would have help close at hand. However, that would not happen if all the lighthouses were automated. Is that what you are saying?

**Mr. Wartman:** With automated weather stations, there is no human presence. We are looking at it in terms of the weather only. For other needs, other agencies would have to look at it.

**Senator Poirier:** Thank you.

Si les phares relevaient d'Environnement Canada plutôt que du MPO, le ministère des Pêches et des Océans, est-ce que vous continueriez à retirer du personnel de ces phares ou est-ce que vous auriez l'impression qu'il est essentiel d'en maintenir en poste?

**M. Wartman :** Je ne sais pas si je peux vraiment répondre à cela. Je peux vous dire que dans quatre des phares pourvus en personnel où nous relevons des observations météorologiques sur la côte du Pacifique, nous avons installé des stations météorologiques automatisées parce que nous avons établi que ces emplacements étaient essentiels. Nous avons automatisé les stations météorologiques et les phares pourvus en personnel. Nous accordons la priorité à ces stations parce qu'elles se trouvent dans des endroits clés.

Je ne peux pas répondre à la question et vous dire si, dans l'hypothèse où les phares relevaient d'Environnement Canada, nous déciderions de garder le personnel. Ce ne serait pas à moi d'en décider.

**Le sénateur Poirier :** Ma deuxième question est la suivante : si, demain matin, tous les phares pourvus en personnel devaient disparaître, pensez-vous que les marins auraient d'aussi bonnes prévisions météorologiques pour leur sécurité que ce qu'ils ont aujourd'hui, avec les phares pourvus en personnel le long de la côte de la Colombie-Britannique?

**M. Crowe :** Je crois que oui, sauf pour ce que M. Wartman a déjà dit. Si cela se produisait, il nous faudrait réévaluer la situation. Je crois que vous l'avez mentionné, s'il y avait des carences, nous voudrions les combler.

**Le sénateur Poirier :** Avec un système automatisé?

**M. Crowe :** Oui.

**M. Wartman :** À l'heure actuelle, nous examinons l'ensemble de nos réseaux de surveillance au Canada, les réseaux de surveillance météorologique, pour déterminer, parallèlement à ce que j'ai déjà désigné comme essentiel, ce qui est complémentaire et ce qui vient d'autres organisations. Nous cherchons des moyens de recueillir encore plus de données complémentaires et de les intégrer, pas parce qu'elles sont essentielles, mais pour qu'elles soient accessibles. Comme l'a dit M. Crowe, nous devrions réévaluer la situation, définir les carences et les besoins, puis prendre des décisions en conséquence.

**Le sénateur Poirier :** Toutes ces stations automatisées qui fournissent des prévisions météorologiques continueraient de fournir uniquement des prévisions. Même lorsqu'elles se trouvent dans des zones éloignées, elles ne permettraient pas de porter secours à une personne en détresse. Disons qu'un phare se trouve dans une région éloignée est qu'il est pourvu en personnel, si quelqu'un lance un appel de détresse dans le secteur, l'aide est à portée de la main. Cette possibilité disparaîtra si tous les phares sont automatisés. Est-ce que c'est cela que vous vouliez dire?

**M. Wartman :** Dans les stations météorologiques automatisées, il n'y a pas de présence humaine. Nous ne les considérons que du point de vue de la météo. Pour les autres besoins, il faudrait que d'autres organisations se penchent sur la question.

**Le sénateur Poirier :** Merci.



**Senator Cochrane:** The Coast Guard advised the committee that it is working with Environment Canada and NAV CANADA to ensure that solutions are implemented prior to de-staffing the lighthouses involved in providing automated meteorological information.

When did the Coast Guard first approach Environment Canada with its proposal to remove lightkeepers from staffed lighthouses?

**Mr. Wartman:** I believe that the de-staffing of the light stations goes back to the time when the issue first arose many years ago. It was before my time. I do not know when the regional meetings occurred. It went back about 10 or 15 years.

**Senator MacDonald:** It was longer than that.

**Mr. Crowe:** Certainly, I remember the last round, which was about 10 years ago; it might have started before that.

**Mr. Wartman:** Our folks at the meteorological service of Canada in B.C. work on a daily basis with the Coast Guard on a variety of issues, and this is one of them.

**Senator Cochrane:** There are lightkeepers in certain areas of the country that are particularly dangerous in terms of weather, et cetera. In British Columbia, the lightkeepers are present at all times. They detect when someone is in trouble on those waters. Can the Coast Guard get to these people as quickly as the lightkeepers are able to do?

**Mr. Wartman:** I cannot speak for the Coast Guard, and I am not sure whether lightkeepers actually get to the people, so I am not sure how to answer that question. I am not trying to avoid the question, but I do not know the answer because that is a matter for the Coast Guard.

**Mr. Crowe:** We can imagine instances where a lightkeeper would be able to reach someone but what happens after that if they are not there, I do not really know; perhaps Coast Guard operations might know.

**Senator Cochrane:** How reliable are these automated weather stations?

**Mr. Wartman:** We have seen an improvement in their reliability throughout the 10 or 15 years that they have been around. Reliability for wind speed and direction from automated weather stations on the Pacific coast are available 95 per cent-plus of the time. The reliability of these automated weather stations is 95 per cent-plus that they are available and used.

We visit these stations once a year to inspect, and we do unscheduled visits for repairs. We have found over the years that the need for repairs is decreasing. We consider 95 per cent-plus to be a pretty reliable number.

**Senator Cochrane:** Do you have any idea how often there is an outage of a light?

**Le sénateur Cochrane :** La Garde côtière a informé le comité qu'elle collaborait avec Environnement Canada et NAV CANADA pour mettre des solutions en place avant de retirer le personnel des phares qui participent à la collecte d'information météorologique automatisée.

Quand la Garde côtière est-elle entrée en communication avec Environnement Canada pour proposer de retirer les gardiens de phare?

**M. Wartman :** Je crois que le retrait du personnel dans les phares a commencé à l'époque où la question s'est présentée pour la première fois, il y a de nombreuses années. C'était avant mon temps. Je ne sais pas quand les réunions régionales ont eu lieu. Cela remonte à 10 ou 15 ans.

**Le sénateur MacDonald :** Il y a plus longtemps que cela.

**M. Crowe :** Je me souviens certainement de la dernière ronde. C'était il y a environ 10 ans; mais cela a pu commencer bien avant.

**M. Wartman :** Le personnel du Service météorologique du Canada en Colombie-Britannique collabore quotidiennement avec la Garde côtière dans divers dossiers, et notamment dans celui-là.

**Le sénateur Cochrane :** Il y a des gardiens de phare dans certaines régions du pays qui sont particulièrement dangereuses sur le plan de la météo, et cetera. En Colombie-Britannique, les gardiens de phare sont là en permanence. Ils peuvent savoir si quelqu'un est en difficulté dans ces eaux. Est-ce que la Garde côtière peut rejoindre ces gens aussi rapidement que les gardiens de phare peuvent le faire?

**M. Wartman :** Je ne peux pas parler au nom de la Garde côtière, et je ne suis pas certain que les gardiens de phare puissent rejoindre les gens, alors je ne sais pas vraiment comment répondre à cette question. Je n'essaie pas d'éviter la question, j'ignore simplement la réponse parce que cela relève de la Garde côtière.

**M. Crowe :** Nous pouvons imaginer des cas où un gardien de phare pourrait rejoindre quelqu'un, mais ce qui se passera lorsqu'ils ne seront plus là, je ne le sais pas vraiment; peut-être que le secteur opérationnel de la Garde côtière le saurait.

**Le sénateur Cochrane :** Est-ce que ces stations météorologiques automatisées sont fiables?

**M. Wartman :** Nous avons constaté une amélioration de leur fiabilité au cours des 10 ou 15 dernières années. En ce qui concerne la vitesse et la direction du vent relevées dans les stations météorologiques automatisées sur la côte du Pacifique, les données nous parviennent plus de 95 p. 100 du temps. La fiabilité de ces stations météorologiques automatisées est de 95 p. 100 et plus, c'est la proportion du temps où elles sont disponibles et utilisées.

Nous visitons les stations une fois par année pour les inspecter, et nous effectuons des visites imprévues pour les réparations. Nous avons constaté au fil des ans qu'il est de moins en moins nécessaire de faire des réparations. Nous considérons que 95 p. 100 et plus, c'est plutôt bien en terme de fiabilité.

**Le sénateur Cochrane :** Avez-vous une idée de la fréquence des pannes pour les phares?

**Mr. Wartman:** The lights or the data?

**Senator Cochrane:** Yes, the data.

**Mr. Wartman:** The weather data are available 95 per cent or more of the time. Yes, we have outages with our buoys as well, and we try to fix them pretty quickly.

**Senator Cochrane:** What is "pretty quickly?"

**Mr. Wartman:** The standard for a wind outage, depending on the level of response because certain stations have more critical value, could be a couple of days. It always depends on the remoteness and upon the weather, which can be a detriment to trying to fix them.

**Senator Cochrane:** Are repair people flown in by helicopter?

**Mr. Wartman:** We access most of the sites in British Columbia by helicopter.

**The Deputy Chair:** To follow up on Senator Cochrane's question, you do the maintenance of the weather equipment? The Coast Guard does not do that?

**Mr. Wartman:** We visit the automated weather stations one to two times per year. We visit the instrumentation and equipment at the staffed lighthouses once per year to inspect and do the maintenance.

**The Deputy Chair:** Is Environment Canada currently working with the Coast Guard and DFO to ensure that there are viable solutions in the case of de-staffing? Are there such discussions?

**Mr. Wartman:** Yes, those conversations are happening.

**Senator Hubley:** What is the trend within the fishing or the shipping community? The fishing community traditionally would have relied on a lighthouse and its keeper for information pertaining to the weather and any situation that they should be aware of. Has that changed dramatically?

**Mr. Wartman:** The dependence of fisheries for —

**Senator Hubley:** — for the fishing community to speak to rather than receive reports through radio systems.

**Mr. Wartman:** Communications has come a long way over the last 20 to 25 years. The continuous marine broadcasts from the Coast Guard make the communication of weather information and weather forecasts much easier and more accessible. I cannot comment directly because I have not spoken to fisheries vessels about whether the dependency is less. I would imagine, yes.

**Senator Hubley:** It was mentioned that the value of the weather reports is limited and that they are supplementary to your core network. You mentioned that the light stations are equipped with minimal instrumentation. Has this instrumentation been in place for a while? Does it have any capability that would make it important for the lighthouse to be able to report weather situations?

**M. Wartman :** Les feux ou les données?

**Le sénateur Cochrane :** Les données.

**M. Wartman :** Les données sont disponibles 95 p. 100 du temps ou plus. Oui, il y a eu des pannes pour les bouées aussi, et nous essayons de les réparer assez rapidement.

**Le sénateur Cochrane :** Qu'entendez-vous par « assez rapidement »?

**M. Wartman :** La norme pour un anémomètre, selon le niveau d'urgence, parce que certaines stations sont plus essentielles que d'autres, est de deux ou trois jours. C'est toujours fonction de l'éloignement et de la météo, qui peut entraver les efforts.

**Le sénateur Cochrane :** Est-ce que les techniciens sont transportés en hélicoptère?

**M. Wartman :** En Colombie-Britannique, nous utilisons l'hélicoptère pour la majorité des emplacements.

**Le vice-président :** Pour donner suite à la question du sénateur Cochrane, c'est vous qui effectuez la maintenance du matériel météorologique? Ce n'est pas la Garde côtière?

**M. Wartman :** Nous visitons les stations météorologiques automatisées une ou deux fois par année. Nous vérifions les instruments et l'équipement dans les phares pourvus en personnel une fois par année, pour l'inspection et la maintenance.

**Le vice-président :** Est-ce qu'Environnement Canada collabore actuellement avec la Garde côtière et le MPO pour trouver des solutions viables en cas de retrait du personnel? Est-ce que vous tenez des discussions à ce sujet?

**M. Wartman :** Oui, nous en discutons.

**Le sénateur Hubley :** Quelle est la tendance dans les milieux de la pêche et du transport maritime? Les pêcheurs ont toujours compté sur les phares et les gardiens de phare pour obtenir de l'information sur la météo et les situations qu'ils devraient connaître. Est-ce que cela a beaucoup changé?

**M. Wartman :** Cela dépend de la pêche...

**Le sénateur Hubley :** ... pour les pêcheurs, le fait de pouvoir parler plutôt que de recevoir des rapports par radio.

**M. Wartman :** Les communications ont beaucoup évolué depuis 20 ou 25 ans. Maintenant que la Garde côtière diffuse en continu l'information et les prévisions météorologiques, les choses sont beaucoup plus faciles, l'information est plus accessible. Je ne peux pas commenter directement, parce que je n'ai pas discuté avec des pêcheurs pour savoir s'ils sont moins tributaires des phares. J'imagine que oui.

**Le sénateur Hubley :** On a dit que l'importance des rapports météorologiques était limitée et qu'ils étaient complémentaires au travail de votre réseau de base. Vous avez dit que les phares étaient équipés d'un minimum d'instruments. Est-ce que ces instruments sont là depuis longtemps? Est-ce qu'ils ont des capacités qui font que les phares demeurent importants pour communiquer l'état de la météo?



**Mr. Wartman:** Things like an anemometer for reporting wind speed and direction are key in terms of weather reports. For our purposes at MSC, Meteorological Service of Canada, barometric pressure is also important. That is why we have this instrumentation at core sites. One of the priorities has been to ensure that our core observation network has full instrumentation so that we measure rather than estimate some of these variables.

**Senator Raine:** I have many questions, so I hope you will be patient.

Could you describe what an automated weather station looks like physically? How and where is it mounted? Is it mounted in a remote wilderness area or in an inhabited area?

**Mr. Crowe:** What do they look like? I would describe them as a compound of instruments, depending on the terrain and location. They may be spread out a bit, or they may be on a tower. They will include sensors to measure, to fairly high standards, temperature, humidity, wind speed and direction, air pressure, precipitation occurrence and amounts. I think that is it.

**Senator Raine:** It is not one machine but a collection of machines with a fence around them?

**Mr. Crowe:** Exactly, with a data logger, if you will, that they all report into, which then telecommunicates out a consolidated weather report.

**Mr. Wartman:** I can add a few things to that. The siting of the instruments, where they are, is important. For example, with an anemometer to measure wind, you do not want it up against a building. You want to measure the true wind speed. The site and how the different instruments are configured together is a science in itself. We collaborate internationally on that to determine the best configurations.

I will put in a plug for Environment Canada's website, [weatheroffice.gc.ca](http://weatheroffice.gc.ca). You can go there and see pictures of the automated weather stations. In fact, you can look at them at the lighthouse sites on the Pacific coast.

**Senator Raine:** That is the weather stations. They are, generally speaking, on land. What does a buoy look like? How reliable are they? What impacts on their ability to send you the information?

**Mr. Wartman:** The buoys are prone to rogue waves or high waves, which can knock out the communications system. The buoy statistics for all of Canada are about 90 per cent-plus. We see an outage or dip in terms of their reliability in the mid- to late spring just after the winter, when we have more of these storms. On the Atlantic coast, every hurricane knocks out one or two. Their reliability is pretty good. Their instrumentation is very sophisticated. We have now a total of 77 buoys across the country. That includes moored buoys, West Coast and East Coast, some of the inland lakes, the Great Lakes, and some driftwood buoys.

**M. Wartman:** Des appareils comme les anémomètres, pour mesurer la vitesse et la direction du vent, sont essentiels en termes de rapports météorologiques. Aux fins du SMC, le Service météorologique du Canada, la pression barométrique est également importante. C'est pourquoi nous avons ces instruments en places dans nos principaux emplacements. Une de nos priorités est de veiller à ce que notre réseau d'observation de base ait tous les instruments voulus pour mesurer ces variables plutôt que de les estimer.

**Le sénateur Raine :** J'ai beaucoup de questions à vous poser, je vous demande d'être patients.

Pouvez-vous me dire à quoi ressemble une station météorologique automatisée? Comment et où est-elle montée? Est-ce qu'elle est montée dans un endroit sauvage et éloigné ou dans une région habitée?

**M. Crowe :** À quoi ressemble-t-elle? Je dirais que c'est un ensemble d'instruments disposés selon le terrain et l'emplacement. Les instruments peuvent être un peu éparpillés ou ils peuvent être réunis dans une tour. Il y a des capteurs qui mesurent suivant des normes assez strictes la température, l'humidité, la vitesse et la direction du vent, la pression atmosphérique, la fréquence et l'importance des précipitations. Je crois que c'est tout.

**Le sénateur Raine :** Ce n'est pas une machine, mais un ensemble d'appareils entourés d'une clôture?

**M. Crowe :** Précisément, avec un enregistreur de données, si vous voulez, auxquelles ils sont tous reliés et qui transmet le rapport météo consolidé.

**M. Wartman :** J'ajouterais en outre que le choix de l'emplacement pour les instruments, l'endroit ils se trouvent, est important. Pour qu'un anémomètre puisse mesurer le vent, par exemple, il ne doit pas être placé contre un bâtiment. Vous voulez mesurer la vitesse véritable du vent. L'emplacement et la disposition des divers instruments relativement les uns aux autres, c'est une science en soi. Nous collaborons à l'échelle internationale pour déterminer les meilleures configurations.

Je vais faire de la publicité au site web d'Environnement Canada, [meteo.gc.ca](http://meteo.gc.ca). Vous pouvez y voir des images des stations météorologiques automatisées. De fait, vous pouvez voir les phares, sur la côte du Pacifique.

**Le sénateur Raine :** Voilà pour les stations météorologiques. Elles sont généralement à terre. Et à quoi ressemblent les bouées? Sont-elles fiables? Qu'est-ce qui détermine leur capacité de vous transmettre de l'information?

**M. Wartman :** Les bouées sont à la merci des fausses lames ou des grosses vagues, qui peuvent abîmer les systèmes de communications. Les statistiques pour les bouées dans tout le Canada sont de 90 p. 100 et plus. Il y a des pannes ou des creux, en termes de fiabilité, vers le milieu et la fin du printemps, juste après l'hiver, quand les tempêtes sont plus fréquentes. Sur la côte atlantique, chaque ouragan en abîme une ou deux. Leur fiabilité est fort bonne. Les instruments sont très perfectionnés. Nous avons en tout 77 bouées au pays. Cela comprend des bouées amarrées, sur la côte Ouest et la côte Est, ainsi que dans les lacs intérieurs, les Grands Lacs, et quelques bouées dérivantes.



**Senator Raine:** How much does an automated weather station cost, and how much does a buoy cost?

**Mr. Wartman:** For the automated weather station, to buy the instruments and cabling and that sort of thing costs about \$50,000. To install it, it depends upon where you install it and how remote the location is. It could be up to \$100,000 to install it because of where you have to stage from, and the logistics of getting to some of these remote sites.

I do not have a number off the top of my head for a buoy, but I would say it is in order of magnitude, at least, different, higher. It depends on what kind of buoy, but we are into much larger amounts for buoys. I do not have an exact amount to give you.

**Senator Raine:** Is it \$200,000-plus?

**Mr. Wartman:** Plus.

**Senator Raine:** Is it \$500,000?

**Mr. Wartman:** I do not have that information. We can get it quickly, if you are interested.

**Senator Raine:** I noticed that between the north end of Vancouver Island and all the way up north, there are three buoys and not a lot of automated weather stations. There is a big section of the central coast where most of the weather observations are coming from the lighthouse lightkeepers. I also have information that tells me there are significant times when it says there is no data on record for the buoys. Is all the data that comes in from the buoy recorded?

**Mr. Wartman:** Yes, the data from the buoys is transmitted and recorded.

**Senator Raine:** I have no data recorded in South Hecate Strait from March 19 to May 14, 2009. I have North Nomad, no data on record for all of April 2010. Almost every buoy has extensive outages. For West Moresby, there is no data for January 19 to May 5, 2008. That is enough to give me concern. If we lose the fixed link of the lighthouses, then we may be losing something that is very valuable.

Would there be a strategy, for instance, to put automated weather stations in for the existing light stations that are not giving you 24-7 automated weather, knowing that they are a fixed location and they are there, there is a building, there are helicopter landing pads, et cetera?

**Mr. Wartman:** In fact, in some of the light stations in B.C. that have been automated, we have put automated weather stations in at those locations, and we also put them collocated with those four staffed locations.

**Senator Raine:** That is what I am talking about.

**Mr. Wartman:** We look at the gaps and the needs and figure out the best way to address it. Is it a possibility? Based upon an understanding of the gaps and the needs, it is certainly something we would look at.

**Le sénateur Raine :** Combien coûte une station météo automatisée, et combien coûte une bouée?

**M. Wartman :** Pour les stations météorologiques automatisées, pour acheter les instruments et les câbles, cela va chercher dans les 50 000 \$. Pour les monter, c'est selon l'endroit et l'éloignement. Cela peut aller jusqu'à 100 000 \$ pour l'installation, parce qu'il faut planifier, établir la logistique pour se rendre dans des lieux éloignés.

Je n'ai pas de chiffres en ce qui concerne les bouées, mais je dirais que c'est sans doute d'un ordre différent, supérieur. C'est fonction du type de bouée, mais les bouées coûtent beaucoup plus cher. Je n'ai pas de chiffres exacts à vous présenter.

**Le sénateur Raine :** Est-ce que ce serait 200 000 \$ et plus?

**M. Wartman :** Plus.

**Le sénateur Raine :** Est-ce que c'est 500 000 \$?

**M. Wartman :** Je n'ai pas ce renseignement, mais nous pouvons l'obtenir facilement, si vous le désirez.

**Le sénateur Raine :** J'ai remarqué qu'entre la pointe nord de l'île de Vancouver et la partie la plus au nord de la côte, il y a trois bouées et à peine quelques stations météorologiques automatisées. C'est un grand segment de la côte centrale où la majorité des observations météorologiques doivent provenir des gardiens de phare. J'ai aussi de l'information indiquant qu'il y a de longues périodes où l'on ne reçoit pas de données ni d'observations des bouées. Est-ce que toutes les données qui viennent des bouées sont enregistrées?

**M. Wartman :** Oui, les données transmises par les bouées sont enregistrées.

**Le sénateur Raine :** Je n'ai pas de données enregistrées pour la bouée de South Hecate Strait entre le 19 mars et le 14 mai 2009, et pour North Nomad, rien en avril 2010. Presque toutes les bouées semblent victimes de longues pannes. Pour West Moresby, il n'y a pas de données du 19 janvier au 5 mai 2008. Tout cela m'inquiète. Si les stations fixes que sont les phares disparaissent, nous risquons de perdre quelque chose de précieux.

Est-ce qu'il y a une stratégie, par exemple installer des stations météorologiques automatisées dans les phares qui ne vous fournissent pas de rapports météorologiques automatisés 24 heures sur 24, sachant qu'elles sont dans un endroit précis, qu'elles sont là, qu'il y a un bâtiment, qu'il y a une aire de manœuvre pour les hélicoptères, et cetera?

**M. Wartman :** De fait, dans certains phares de la Colombie-Britannique qui ont été automatisés nous avons installé des stations météorologiques automatisées, et nous en coimplantons aussi dans les quatre phares pourvus en personnel.

**Le sénateur Raine :** C'est ce que je veux savoir.

**M. Wartman :** Nous examinons les carences et les besoins et nous définissons des solutions optimales. Est-ce que cela est possible? D'après ce que nous savons des lacunes et des besoins, c'est certainement quelque chose que nous envisagerions.

**Senator Raine:** In terms of forecasting, what is the difference between getting hourly reports and reports once every three hours in the daytime in terms of the validity of the data? How does it affect the quality of the forecast? I know it is nice to have everything coming in on the hour.

**Mr. Wartman:** The weather along the British Columbia coast is a bit like the weather in Newfoundland and Atlantic Canada in terms of how changeable it is. A forecaster looks not just at that one observation but at a series of observations from that same location. We look at trends, and at satellite imagery and radar, which also comes in more frequently than hourly, and form a conceptual picture of what is happening. The hourly aspect is important from a forecasting point of view to understand the trends and how they link with the other pieces of information.

**Mr. Crowe:** Picking up on where the technology is going, we have mentioned satellites a couple of times. When I was sitting on a forecast desk, we were just getting the hang of starting to receive satellite data and understanding what it was and how to use it properly. The number of satellites that are being put up there now and the different types of data that are becoming available to forecasters is supplementing the picture that they have. In particular, the Canadian RADARSAT is one that we are gaining access to and developing ways to understand coastal winds from the RADARSAT imagery.

In our business, we are always looking for the new technological solutions that are coming along. It takes a while to get the hang of them but, when you do, they really help out. This is not true for RADARSAT but, for some of the more conventional weather satellites, it is almost like a continual eye on what is going on. That helps in the quality of forecasts.

**Senator Raine:** Certainly in terms of aviation, eyes and ears on the ground can make a big difference. I do not believe that fog, for instance, can be read with any degree of accuracy from automated weather stations. You can predict the humidity would create a fog.

**Mr. Crowe:** For aviation purposes, there is a much more sophisticated auto station that not only measures the parameters we talked about, which are the core Environment Canada network, but the NAV CANADA automated stations also report visibility, cloud heights and amounts, and those parameters are important to aviation interests.

**Senator Raine:** Thank you.

**The Deputy Chair:** I am curious. Can an automated system report on what you called in your presentation the sea state, or how choppy it is? That is for float planes. Can you read that?

**Mr. Wartman:** Automated weather stations do not report sea state. Buoys do, and our automated volunteer ship program. Coast Guard ships also send in manual observations in addition to the automated, and they will frequently report wave heights for sea state. No, an automated weather station on land does not report sea state.

**Le sénateur Raine :** Pour les prévisions, quelle est la différence entre les rapports horaires et les rapports aux trois heures pendant la journée, en termes de validité des données? Est-ce que cela affecte la qualité des prévisions? Je sais que c'est bon d'avoir des données toutes les heures.

**M. Wartman :** La météo sur la côte de la Colombie-Britannique est un peu comme celle de Terre-Neuve et du Canada atlantique en termes d'instabilité. Une prévision ne tient pas compte d'une seule observation, mais bien d'une série d'observations réalisées au même endroit. Nous étudions les tendances, les images satellites et radars, qui arrivent elles aussi plus fréquemment qu'une fois l'heure, et nous dressons un tableau conceptuel de la situation. L'aspect horaire est important pour la prévision, pour comprendre les tendances et rapprocher les autres éléments d'information.

**M. Crowe :** Pour ce qui est de l'évolution technologique, nous avons mentionné les satellites à deux ou trois reprises. Quand je travaillais dans un bureau de prévisions, nous commençons à peine à recevoir des données satellites et à comprendre ce que c'était et comment les utiliser. Le nombre de satellites lancés aujourd'hui et les divers types de données offertes aux prévisionnistes viennent compléter notre image. Nous avons maintenant accès aux données de RADARSAT, un satellite canadien, et nous précisons notre compréhension des vents côtiers grâce à l'imagerie RADARSAT.

Dans notre métier, nous cherchons toujours de nouvelles solutions technologiques. Il faut du temps pour apprendre à s'en servir, mais ensuite elles sont très utiles. Cela ne vaut pas pour RADARSAT, mais dans le cas de certains satellites météo traditionnels c'est presque comme s'il y avait toujours un œil qui surveille. Cela accroît la qualité des prévisions.

**Le sénateur Raine :** Pour l'aviation, les yeux et les oreilles au sol font une grande différence, c'est certain. Je ne crois pas que les stations météorologiques automatisées puissent mesurer avec précision le brouillard, par exemple. Vous pouvez prédire que l'humidité provoquera du brouillard.

**M. Crowe :** Pour l'aviation, il y a une station automatisée beaucoup plus perfectionnée qui ne mesure pas seulement les paramètres dont nous avons parlé, qui sont ceux du réseau de base d'Environnement Canada. Les stations automatisées de NAV CANADA mesurent aussi la visibilité ainsi que la nébulosité et la hauteur des nuages, et ces paramètres sont importants pour l'aviation.

**Le sénateur Raine :** Merci.

**Le vice-président :** Je suis curieux. Est-ce qu'un système automatisé peut donner de l'information sur ce que vous appelez dans votre exposé l'état de la mer, le degré d'agitation? C'est pour les hydravions. Pouvez-vous le mesurer?

**M. Wartman :** Les stations automatisées ne relèvent pas l'état de la mer. Les bouées le font, tout comme notre programme de navires automatisés bénévoles. Les navires de la Garde côtière envoient aussi des observations manuelles en plus des observations automatisées, et ils signalent fréquemment la hauteur des vagues pour indiquer l'état de la mer. Non, une station automatisée sur terre ne peut pas mesurer l'état de la mer.



**Senator MacDonald:** Thank you for being here today. I have a couple of quick questions for clarification. In terms of the final responsibility, I am assuming that Environment Canada has the final responsibility for collecting all environmental data and disseminating it, correct?

**Mr. Wartman:** We have the mandate for meteorology.

**Senator MacDonald:** The Coast Guard stations that are automated provide the information to Environment Canada, correct?

**Mr. Wartman:** Yes.

**Senator MacDonald:** I notice, looking at the map, that some of the answers are fairly obvious. The inland stations are all Environment Canada. The light stations that have an automatic weather station are under the purview of the Coast Guard. You mentioned that once a year you maintain them?

**Mr. Wartman:** Yes.

**Senator MacDonald:** Why are they still under the purview of the Coast Guard? Are they actually under the purview of the Coast Guard or do they just happen to be there on those stations?

**Mr. Wartman:** They are on Coast Guard property.

**Senator MacDonald:** The final responsibility is still with Environment Canada?

**Mr. Wartman:** Environment Canada, except for those five Coast Guard automated stations, has provided the weather equipment.

**Senator MacDonald:** I notice that Environment Canada has these moored buoy networks around Vancouver Island. Could you explain them to us? How complicated are they?

**Mr. Wartman:** They are moored. They are fixed to the ocean bottom. They are two different sizes: three metres and six metres in diameter.

**Senator MacDonald:** Are they spar buoys?

**Mr. Wartman:** They are discus buoys.

**Senator MacDonald:** We call a spar buoy a narrow, oblong buoy.

**Mr. Crowe:** By "spar," do you mean with sort of a superstructure on them?

**Senator MacDonald:** Yes.

**Mr. Crowe:** I think the large ones are.

**Mr. Wartman:** The six-metre ones would be.

**Senator MacDonald:** What sort of data do they collect that the other stations, the automated stations, would not collect?

**Mr. Wartman:** It is not so much the different data but the location. The wind speed and direction over water can be very different from the wind speed and direction over land. As Senator

**Le sénateur MacDonald :** Merci d'être venus. J'ai deux ou trois petites questions, des précisions. En termes de responsabilité finale, j'imagine qu'Environnement Canada est responsable de la collecte et de la diffusion de toutes les données environnementales?

**M. Wartman :** Nous avons ce mandat pour la météorologie.

**Le sénateur MacDonald :** Les stations automatisées de la Garde côtière fournissent de l'information à Environnement Canada, n'est-ce pas?

**M. Wartman :** Oui.

**Le sénateur MacDonald :** Je regarde la carte, certaines réponses sont plutôt évidentes. Les stations terrestres relèvent toutes d'Environnement Canada. Les phares dotés de stations automatisées relèvent de la Garde côtière. Vous avez mentionné que vous en faites l'entretien une fois par année?

**M. Wartman :** Oui.

**Le sénateur MacDonald :** Pourquoi relèvent-ils encore de la Garde côtière? Est-ce qu'ils relèvent vraiment de la Garde côtière ou est-ce qu'ils se trouvent simplement sur ces stations?

**M. Wartman :** Ils sont la propriété de la Garde côtière.

**Le sénateur MacDonald :** Mais la responsabilité finale revient encore à Environnement Canada?

**M. Wartman :** Sauf pour les cinq stations automatisées de la Garde côtière, c'est Environnement Canada qui a fourni l'équipement météorologique.

**Le sénateur MacDonald :** Je remarque qu'Environnement Canada a des réseaux de bouées amarrées autour de l'île de Vancouver. Pourriez-vous nous les expliquer? Est-ce que c'est compliqué?

**M. Wartman :** Les bouées sont amarrées. Elles sont fixées au fond de l'océan. Elles sont de deux tailles distinctes : trois mètres et six mètres de diamètre.

**Le sénateur MacDonald :** Ce sont des bouées à espar?

**M. Wartman :** Ce sont des bouées DISCUS.

**Le sénateur MacDonald :** Une bouée à espar c'est une bouée étroite, oblongue.

**M. Crowe :** Par espar, vous entendez une sorte de superstructure?

**Le sénateur MacDonald :** Oui.

**M. Crowe :** Je crois que c'est le cas pour les grandes.

**M. Wartman :** Celles de six mètres le seraient.

**Le sénateur MacDonald :** Quelles sortes de données recueillent-elles que les autres stations, les stations automatisées, ne peuvent par vous fournir?

**M. Wartman :** Ce n'est pas tant des données différentes que l'emplacement. La vitesse et la direction du vent sur l'eau et sur la terre peuvent être très différentes. Comme je l'ai dit au sénateur



Patterson asked, they also have sea state information, which the land stations do not. It is pressure, temperature, humidity, wave height, wind speed and direction.

**Senator MacDonald:** The Coast Guard would put them back in place if they are moved?

**Mr. Wartman:** Yes. We work with the Coast Guard and rely upon the Coast Guard for the deployment of the buoys and to get out to them. For a six-metre-diameter buoy, you need a certain size ship to take it on board the ship, do the maintenance on it, and put it back in the water, generally.

**Senator MacDonald:** Who budgets for them? Environment Canada?

**Mr. Wartman:** It is both. We rely upon collaboration with the Coast Guard.

**Senator MacDonald:** Who would pay for the equipment and put it out there?

**Mr. Wartman:** The equipment is Environment Canada.

**Senator MacDonald:** Those are all questions I have. I was just curious about the relative responsibilities there.

**Senator Raine:** If there is no data coming in from a buoy, you would know right away that something is wrong?

**Mr. Wartman:** Yes.

**Senator Raine:** Why would it take so long to have the data collected, for instance, March 19 to May 14? Would it be a stormy period?

**Mr. Wartman:** That is typically the period when we see the outages, at the end of the winter season. We need a Coast Guard ship to get out to the buoy. We need a certain size of Coast Guard ship depending upon what kind of buoy it is. We may need to get the parts. All we know is that it is out, so we may go out once and discover that we need something that we do not have, or that we need to get in from the supplier, which is AXYS Technologies on the West Coast. Sometimes it takes a little while with the buoys, just because they are so hard to get to and because you need a certain size of ship.

**Mr. Crowe:** There is the aspect of the Coast Guard helping us in terms of deploying the buoys and helping us service them, but they may not always be able to get out there the day it goes out. We are somewhat reliant on their schedules to get out to the buoy.

**Senator Raine:** In the automated weather stations, do you have a similar problem with damage from a storm or ice, where you lose data?

**Mr. Wartman:** Do we have outages? Yes. They are not perfect. In general terms, we are able to get to them a lot quicker to repair the outages. We have to go by helicopter, largely, but it is still much more accessible than trying to get a Coast Guard ship and the crew and taking it out into Hecate Strait or off the Queen Charlotte Islands or wherever.

Patterson, les bouées peuvent aussi indiquer l'état de la mer, contrairement aux stations terrestres. C'est la pression, la température, l'humidité, la hauteur des vagues, la vitesse et la direction du vent.

**Le sénateur MacDonald :** La Garde côtière les remet en place si elles sont déplacées?

**M. Wartman :** Oui. Nous travaillons avec la Garde côtière et nous comptons sur elle pour le déploiement des bouées et pour nous y emmener. Pour une bouée de six mètres de diamètre, il faut généralement un navire d'une certaine taille pour pouvoir l'embarquer, faire la maintenance et la remettre à l'eau.

**Le sénateur MacDonald :** Qui est responsable des budgets? Environnement Canada?

**M. Wartman :** Les deux. Nous comptons sur la collaboration de la Garde côtière.

**Le sénateur MacDonald :** Qui paie et installe le matériel?

**M. Wartman :** L'équipement est fourni par Environnement Canada.

**Le sénateur MacDonald :** Vous avez répondu à toutes mes questions. Je m'interrogeais au sujet la répartition des responsabilités.

**Le sénateur Raine :** Si une bouée ne transmet pas de données, vous savez immédiatement que quelque chose ne va pas?

**M. Wartman :** Oui.

**Le sénateur Raine :** Pourquoi faut-il tant de temps pour recueillir les données, par exemple, du 19 mars au 14 mai? Est-ce que c'était une période de tempête?

**M. Wartman :** C'est généralement une période où nous avons des pannes, à la fin de l'hiver. Il nous faut un navire de la Garde côtière pour aller jusqu'à la bouée. Il nous faut un navire d'une taille donnée, selon le type de bouée. Nous avons parfois besoin de pièces de rechange. Nous savons seulement que la bouée est en panne, alors quand nous arrivons sur place, nous découvrons parfois qu'il nous faut quelque chose que nous n'avons pas ou qu'il faut envoyer la bouée chez le fournisseur, AXYS Technologies, sur la côte Ouest. Parfois, il faut du temps dans le cas des bouées, simplement parce qu'il est difficile de s'y rendre et qu'il nous faut un navire d'une certaine taille.

**M. Crowe :** La Garde côtière nous aide, elle déploie les bouées et nous aide à les entretenir, mais elle n'est pas toujours en mesure de nous y amener le jour même de la panne. Nous devons nous ajuster à son programme pour pouvoir nous rendre jusqu'à la bouée.

**Le sénateur Raine :** Dans les stations météorologiques automatisées, est-ce que vous avez le même problème, est-ce que vous perdez des données en raison de dommages dus aux tempêtes et à la glace?

**M. Wartman :** Est-ce qu'il y a des pannes? Oui. Elles ne sont pas parfaites. En général, nous pouvons les réparer beaucoup plus rapidement. Normalement, il faut utiliser un hélicoptère, mais c'est quand même beaucoup plus accessible que d'essayer de trouver un navire de la Garde côtière et un équipage pour nous amener dans le détroit de Hecate ou au large des îles de la Reine-Charlotte.

**Senator Raine:** The North, South and Middle Nomad are a long way offshore, are they not?

**Mr. Wartman:** I do not know the distance.

**Senator Raine:** They are off the map; I know that.

**Mr. Wartman:** The other thing I would add is that we also have drifter boats. We put them in the water and they drift across the Pacific and give information from where they are. There is an outer string of buoys on the West Coast because, of course, there is nothing upstream in terms of land. There is always the issue with the West Coast. You want those ground-truthing observations from the middle of the Pacific, or at least partway out into the Pacific. They must be 300 or 400 miles, or more.

**Mr. Crowe:** Yes.

**The Deputy Chair:** I believe that Environment Canada carries out research, in addition to your meteorological work, in areas like climate change. We learned in previous testimony that a number of lightkeepers over time had informally taken on provision of services in addition to their normal duties, which were said to include, among other things, support for scientific programs, water sampling, temperature and salinity, greenhouse gas, tsunami gauge monitoring, and marine mammal observations. Besides weather, are you aware of any other monitoring that lightkeepers do for Environment Canada?

**Mr. Wartman:** As I mentioned, as part of the Canadian cooperative climate network, they do temperature and precipitation but that is meteorological. I do not know the other work they do in support of Environment Canada. We can find out for you if you wish, but I do not have that information.

**The Deputy Chair:** We would be grateful if you could provide us with any information about that. You also offered to give us information about the cost of buoys, I believe.

**Mr. Wartman:** Yes.

**The Deputy Chair:** That would also be appreciated.

**Senator Cochrane:** If we were to shut down these lighthouses, what would it mean to the Coast Guard and Environment Canada in regard to their budgets?

**Mr. Wartman:** I cannot speak for the Coast Guard. In terms of Environment Canada, we looked at what the gaps would be and what we would need to do, if anything, to fill those gaps, if the staffed light stations were automated and there were no more weather reports. What we do now is visit each of the 27 sites once per year. I would suggest that it is not a significant number.

**Mr. Crowe:** I would agree with that.

**Mr. Wartman:** What we do with those is just the one visit per year, plus there might be a few unscheduled visits for maintenance.

**Le sénateur Raine :** Les bouées North, South et Middle Nomad sont très loin au large, n'est-ce pas?

**M. Wartman :** Je ne sais pas à quelle distance elles se trouvent.

**Le sénateur Raine :** Elles ne sont pas sur la carte, d'après ce que je vois.

**M. Wartman :** Je dois ajouter que nous avons aussi des bouées dérivantes. Nous les mettons à l'eau et elles dérivent dans le Pacifique et transmettent de l'information de l'endroit où elles sont. Il y a toute une série de bouées sur la côte Ouest, parce qu'évidemment, il n'y a rien devant, pas de terres. C'est toujours le problème avec la côte Ouest. Vous voulez des observations de contrôle prises au milieu du Pacifique ou du moins assez loin dans le Pacifique. Elles doivent être à 300 ou 400 milles, sinon plus.

**M. Crowe :** Oui.

**Le vice-président :** Je crois qu'en plus de ses travaux de météorologie, Environnement Canada fait de la recherche dans des domaines comme le changement climatique. Un témoin nous a dit qu'au fil des ans, un certain nombre de gardiens de phare avaient officieusement accepté des fonctions qui s'ajoutent à leurs fonctions normales, et entre autres un soutien à des programmes scientifiques, le prélèvement d'échantillons d'eau, la mesure de la température, de la salinité, des gaz à effet de serre, la surveillance de la hauteur des tsunamis, et les observations de mammifères marins. Outre la température, est-ce que vous savez si les gardiens de phare mènent d'autres activités de surveillance pour Environnement Canada?

**M. Wartman :** Comme je l'ai dit, dans le cadre du réseau de coopération canadien sur le climat ils relèvent des données sur la température et les précipitations, mais c'est du domaine de la météorologie. J'ignore quelles autres activités ils mènent pour appuyer Environnement Canada. Nous pouvons le trouver pour vous, si vous voulez, mais je n'ai pas cette information.

**Le vice-président :** Nous aimerions que vous nous fournissiez de l'information à ce sujet. Vous avez aussi offert de nous transmettre des données au sujet du coût des bouées, je crois.

**M. Wartman :** Oui.

**Le vice-président :** Nous vous en serions reconnaissants.

**Le sénateur Cochrane :** Si nous fermons ces phares, quel sera l'impact sur la Garde côtière et Environnement Canada en termes de budgets?

**M. Wartman :** Je ne peux pas parler pour la Garde côtière. Dans le cas d'Environnement Canada, nous avons examiné ce que seraient les carences et les besoins pour pouvoir combler ces carences le cas échéant, si les phares pourvus en personnel étaient automatisés et s'il n'y avait plus de rapports météorologiques. Actuellement, nous visitons chacun des 27 emplacements une fois l'an. Je crois que ce n'est pas un montant important.

**M. Crowe :** Je suis d'accord.

**M. Wartman :** Tout ce que nous faisons, c'est cette unique visite annuelle, et à l'occasion quelques visites imprévues pour la maintenance.

**The Deputy Chair:** If there are no further questions, I would like to thank both Mr. Wartman and Mr. Crowe for your helpful answers and your offer to provide further information.

With that, I will call this meeting to a close. We will take a short break and we will go in camera.

(The committee continued in camera.)

**Le vice-président :** Si mes collègues n'ont plus de questions, je remercie M. Wartman et M. Crowe d'avoir répondu à nos questions et de nous avoir offert de nous transmettre d'autres renseignements.

Sur ce, je lève la séance. Nous allons nous arrêter un instant, puis nous reprendrons à huis clos.

(La séance se poursuit à huis clos.)





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

#### WITNESSES

##### *Environment Canada:*

Dave Wartman, Director, Atmospheric Monitoring, Meteorological  
Service of Canada;

Michael Crowe, Director, Strategic Integration Division, Meteorological  
Service of Canada

#### TÉMOINS

##### *Environnement Canada :*

Dave Wartman, directeur, Surveillance atmosphérique, S  
météorologique du Canada;

Michael Crowe, directeur, Division de l'intégration stratég  
Service météorologique du Canada.





Third Session  
Fortieth Parliament, 2010

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

## Fisheries and Oceans

*Chair*

The Honourable BILL ROMPKEY, P.C.

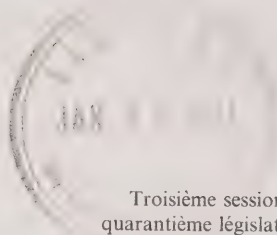
Tuesday, November 23, 2010  
Thursday, November 25, 2010  
Tuesday, November 30, 2010

Issue No. 7

**Twelfth, thirteenth and fourteenth meetings on:**

The study on issues relating to the federal government's  
current and evolving policy framework for managing  
Canada's fisheries and oceans  
(Canadian lighthouses)

WITNESSES:  
(see back cover)



Troisième session de la  
quarantième législature, 2010

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

## Pêches et des océans

*Président :*

L'honorable BILL ROMPKEY, C.P.

Le mardi 23 novembre 2010  
Le jeudi 25 novembre 2010  
Le mardi 30 novembre 2010

Fascicule n° 7

**Douzième, treizième et quatorzième réunions concernant :**

L'étude sur les questions relatives au cadre stratégique en  
évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des  
pêches et des océans du Canada  
(Les phares canadiens)

TÉMOINS :  
(voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON  
FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Bill Rompkey, P.C., *Chair*

The Honourable Dennis Glen Patterson, *Deputy Chair*  
and

The Honourable Senators:

Andreychuk	Losier-Cool
Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(or Tardif)	Nancy Ruth
Hubley	Poy
* LeBreton, P.C.	Runciman
(or Comeau)	Watt

\* Ex officio members  
(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Andreychuk replaced the Honourable Senator Poirier (*November 29, 2010*).

The Honourable Senator Runciman replaced the Honourable Senator Raine (*November 29, 2010*).

The Honourable Senator MacDonald replaced the Honourable Senator Stewart Olsen (*November 24, 2010*).

The Honourable Senator Stewart Olsen replaced the Honourable Senator MacDonald (*November 23, 2010*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
PÊCHES ET DES OCÉANS

*Président* : L'honorable Bill Rompkey, C.P.

*Vice-président* : L'honorable Dennis Glen Patterson  
et

Les honorables sénateurs :

Andreychuk	Losier-Cool
Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(ou Tardif)	Nancy Ruth
Hubley	Poy
* LeBreton, C.P.	Runciman
(ou Comeau)	Watt

\* Membres d'office  
(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Andreychuk a remplacé l'honorable sénateur Poirier (*le 29 novembre 2010*).

L'honorable sénateur Runciman a remplacé l'honorable sénateur Raine (*le 29 novembre 2010*).

L'honorable sénateur MacDonald a remplacé l'honorable sénateur Stewart Olsen (*le 24 novembre 2010*).

L'honorable sénateur Stewart Olsen a remplacé l'honorable sénateur MacDonald (*le 23 novembre 2010*).



MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 23, 2010  
(14)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:11 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Hubley, Losier-Cool, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine, Rompkey, P.C., Stewart Olsen and Watt (12).

*Other senator present:* The Honourable Senator Murray, P.C. (1).

*In attendance:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue no. 1.*) (Canadian lighthouses)

WITNESSES:

*Consultative Group on Heritage Lighthouse Protection Act, Parks Canada:*

Hon. Pat Carney, P.C., (Former Senator), Chair.

*Cove Island Lightstation Heritage Association:*

Robert Square, Chair.

*Saturna Island Heritage Committee:*

Richard Blagborne, Chairman.

*NAV Canada:*

Rudy Kellar, Vice-President Operations;

Jeff MacDonald, Director, Operations Planning and Programs.

Ms. Carney and Mr. Blagborne made a statement and, together with Mr. Square, answered questions.

At 6:37 p.m., the committee suspended.

At 6:43 p.m., the committee resumed.

Mr. Kellar, made a statement and, together with Mr. MacDonald, answered questions.

At 7:40 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 23 novembre 2010  
(14)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des Pêches et des Océans se réunit aujourd'hui à 17 h 11, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, Hubley, Losier-Cool, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine, Rompkey, C.P., Stewart Olsen et Watt (12).

*Autre sénateur présent :* L'honorable sénateur Murray, C.P. (1).

*Également présent :* Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*) (Les phares canadiens)

TÉMOINS :

*Groupe consultatif sur la Loi pour la protection des phares patrimoniaux, Parcs Canada :*

L'honorable Pat Carney, C.P. (ancien sénateur), présidente.

*Cove Island Lightstation Heritage Association :*

Robert Square, président.

*Saturna Island Heritage Committee :*

Richard Blagborne, président.

*NAV Canada :*

Rudy Kellar, vice-président, Exploitation;

Jeff MacDonald, directeur, Planification et programmes de l'exploitation.

Mme Carney et M. Blagborne font chacun une déclaration puis, avec M. Square, répondent aux questions.

À 18 h 37, la séance est suspendue.

À 18 h 43, la séance reprend.

M. Kellar fait une déclaration puis, avec M. MacDonald, répond aux questions.

À 19 h 40, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Thursday, November 25, 2010  
(15)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 9 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Hubley, Losier-Cool, MacDonald, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine and Rompkey, P.C. (9).

*Other senator present:* The Honourable Senator Murray, P.C. (1).

*In attendance:* Jean Dupuis, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue no. 1.*) (Canadian lighthouses)

WITNESSES:

*Transport Canada:*

Donald Roussel, Director General, Marine Safety.

*Transportation Safety Board of Canada:*

Jean L. Laporte, Chief Operating Officer;

Brian Lewis, Senior Marine Investigator.

Mr. Roussel and Mr. Laporte made a statement and, together with Mr. Lewis, answered questions.

At 10:00 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, November 30, 2010  
(16)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:22 p.m., in room 9, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Dennis Glen Patterson, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Hubley, Nancy Ruth, Patterson, Poy, Runciman and Watt (7).

*In attendance:* Jean Dupuis, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving

OTTAWA, le jeudi 25 novembre 2010  
(15)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à 9 heures, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Hubley, Losier-Cool, MacDonald, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine et Rompkey, C.P. (9).

*Autre sénateur présent :* L'honorable sénateur Murray, C.P. (1).

*Également présent :* Jean Dupuis, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*) (Les phares canadiens)

TÉMOINS :

*Transports Canada :*

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime.

*Bureau de la sécurité des transports du Canada :*

Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations;

Brian Lewis, enquêteur principal maritime.

MM. Roussel et Laporte font chacun une déclaration puis avec M. Lewis, répondent aux questions.

À 10 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 30 novembre 2010  
(16)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à 18 h 22, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Glen Patterson (*vice-président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, Hubley, Nancy Ruth, Patterson, Poy, Runciman et Watt (7).

*Également présent :* Jean Dupuis, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution

policy framework for managing Canada's fisheries and oceans.  
(For complete text of the order of reference, see proceedings of the  
committee, Issue no. 1.) (Canadian lighthouses)

**WITNESSES:**

*Strathcona Regional District:*

Jim Abram, Director, Discovery Islands-Mainland Inlets.

*International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.:*

Kaity Arsoniadis-Stein, President and Secretary-General.

Mr. Abram and Ms. Arsoniadis-Stein made a statement and  
answered questions.

At 7:53 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du  
Canada. (Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule  
n° 1 des délibérations du comité.) (Les phares canadiens).

**TÉMOINS :**

*Strathcona Regional District :*

Jim Abram, directeur, Discovery Islands-Mainland Inlets.

*International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. :*

Kaity Arsoniadis-Stein, présidente et secrétaire générale.

M. Abram et Mme Arsoniadis-Stein font chacun une  
déclaration, puis répondent aux questions.

À 19 h 53, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle  
convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

*La greffière du comité,*

Danielle Labonté

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 23, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:11 p.m. to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (topic: Canadian lighthouses).

**Senator Bill Rompkey (Chair)** in the chair.

[English]

**The Chair:** For those who might be watching this committee at a later date, such as at 2 a.m., I am Senator Bill Rompkey and I am Chair of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. I will invite the other members to introduce themselves. I will start on my right.

[Translation]

**Senator Losier-Cool:** Good day. I am Senator Losier-Cool from New Brunswick.

[English]

**Senator Patterson:** I am Dennis Patterson from Nunavut.

**Senator Nancy Ruth:** I am Nancy Ruth from downtown Toronto.

**Senator Poirier:** Rose-May Poirier, New Brunswick.

**Senator Murray:** Lowell Murray, Ontario.

**Senator Raine:** Nancy Greene Raine, British Columbia.

**The Chair:** We have a cross-section here.

We have just finished a trip to Newfoundland and Labrador and British Columbia. We spent a week in Newfoundland and Labrador, visiting lighthouses and meeting with interest groups, town councils, development associations, tourism officials and unions. We were then in British Columbia last week where we visited various places from Victoria to Prince Rupert, and back to Vancouver. I do not remember exactly how many lighthouses we visited. We did not see all that we wanted to, but I think we only missed two or three because of weather.

It was quite instructive. We met with lighthouse keepers and with other interested groups. One of those who was and is still very interested, and has been for some years now, is former Senator Pat Carney. I want to welcome her tonight. She is here as Chair of the Consultative Group on the Heritage Lighthouse Protection Act of Parks Canada.

Ms. Carney, I cannot call you Senator Carney anymore.

**Hon. Pat Carney, P.C., Former Senator, Chair, Consultative Group on Heritage Lighthouse Protection Act, Parks Canada:** You could call me Pat.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 23 novembre 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 11, pour une étude sur les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (sujet : les phares canadiens)

**Le sénateur Bill Rompkey (président)** occupe le fauteuil.

[Traduction]

**Le président :** Pour ceux qui pourraient regarder la séance ultérieurement, par exemple à 2 heures du matin, je suis le sénateur Bill Rompkey, et je préside le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. J'inviterais les autres membres du comité à se présenter. Je vais commencer à ma droite.

[Français]

**Le sénateur Losier-Cool :** Bonjour, je suis le sénateur Losier-Cool du Nouveau-Brunswick.

[Traduction]

**Le sénateur Patterson :** Je m'appelle Dennis Patterson, et je viens du Nunavut.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je m'appelle Nancy Ruth, et je vis au centre-ville de Toronto.

**Le sénateur Poirier :** Rose-May Poirier, Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur Murray :** Lowell Murray, Ontario.

**Le sénateur Raine :** Nancy Greene Raine, Colombie-Britannique.

**Le président :** Notre comité est représentatif.

Nous revenons tout juste d'un voyage à Terre-Neuve-et-Labrador et en Colombie-Britannique. Nous avons passé une semaine à Terre-Neuve-et-Labrador à visiter des phares et à rencontrer des groupes d'intérêt, des conseils municipaux, des associations de développement, des représentants du milieu du tourisme et des syndicats. Ensuite, nous nous sommes rendus en Colombie-Britannique la semaine dernière et nous y avons visité différents endroits, de Victoria à Prince Rupert, avant de revenir à Vancouver. Je ne me rappelle pas exactement combien nous avons visité de phares. Nous n'avons pas vu tout ce que nous voulions voir, mais je pense que nous n'avons raté que deux ou trois phares à cause des conditions météorologiques.

Ça a été très instructif. Nous avons rencontré les gardiens de phare et d'autres groupes intéressés. L'une de ces personnes, qui est très intéressée et qui l'est depuis un certain nombre d'années maintenant, c'est l'ancien sénateur Pat Carney. Je veux souhaiter la bienvenue à Mme Carney ce soir. Elle est ici à titre de présidente du Groupe consultatif sur la Loi sur la protection des phares patrimoniaux de Parcs Canada.

Madame Carney, je ne peux plus vous appeler sénateur Carney.

**L'honorable Pat Carney, C.P., ancien sénateur, président Groupe consultatif sur la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, Parcs Canada :** Vous pourriez m'appeler Pat.

**The Chair:** I could. That would be informal and casual, but our meetings have been informal and casual. Pat, could you introduce the other people you have with you?

**Ms. Carney:** We welcome the opportunity to appear before you. I have with me tonight Robert Square, Chair of the Cove Island Lightstation Heritage Association, who can respond to questions. He is not giving a presentation, but he is a member of the group. Later, you will hear from Richard Blagborne, President of the Saturna Island Heritage Committee, who is having technical problems with his presentation. I am hoping he will resolve it because it is an example of how we have restored lighthouse facilities.

I will speak on four points. I will give a brief overview on de-staffing because that, I know, is your priority; a review of the Heritage Lighthouse Protection Act, HLP, which grew out of the work of this committee; the problems that have been created by actions by DFO, Department of Fisheries and Oceans, which has scuttled the act; and some simple conclusions for you to consider.

First, I would like to thank you for carrying out this important examination of Canada's lighthouses and the services they supply the coastal, maritime and aviation communities. In the mid-1990s, members of Parliament and myself, with the help of now-Minister John Duncan, who is the MP for Vancouver Island North, formed an ad hoc parliamentary committee, funded and staffed from our office budgets. We held public hearings in four B.C. coastal communities. This was when the first threat of de-staffing came up. We did it informally.

We produced this report, *Lightstations: People Want People on the Lights*. It is in English only because we were an ad hoc committee. It was tabled in the other place but, of course, it is not part of the record. Your trip and your hearings will be part of the public record, but I will ensure the clerk has a copy of this.

Basically, at that time, with the report and the opposition you have heard, the attempts to de-staff the lighthouses were put on hold and in B.C. the majority of light stations are still staffed. Now, we have the threat of de-staffing again.

The evidence you have heard here and also in the regions confirms two points or realities. The first is that the bureaucrats in Ottawa still are not in touch with the conditions in the real world of people who live and work on the coast. As a small example, you were told by the Canadian Coast Guard that the automated equipment can read sea state information, which is important for float planes and boats. In actual fact, that equipment is offshore. It is not in the harbours, where the float planes and the small boats require it. DFO still does not know what is happening on the water.

**Le président :** Je pourrais. Ce serait informel et familial, mais c'est comme ça que nos réunions ont été. Pourriez-vous nous présenter les personnes qui vous accompagnent, Pat?

**Mme Carney :** Merci de nous avoir invités à comparaître devant vous. Je suis accompagnée ce soir de Robert Square, président de la Cove Island Lightstation Heritage Association, qui pourra répondre aux questions. Il ne présentera pas d'exposé, mais il est membre du groupe. Tout à l'heure, vous allez entendre Richard Blagborne, président du Saturna Island Heritage Committee, qui est aux prises avec des problèmes techniques relativement à son exposé. J'espère qu'il va être en mesure de les régler, parce qu'il s'agit d'un exemple de phares que nous avons restaurés.

Je vais aborder quatre points. Je vais vous présenter un bref aperçu de l'automatisation, parce que je sais que c'est votre priorité. Je vais passer en revue la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, la LPPP, qui a fait suite aux travaux du comité; je vais aborder les problèmes créés par les mesures prises par le MPO, le ministère des Pêches et des Océans, qui a coulé la loi. Enfin, je vais vous présenter des conclusions simples auxquelles vous pourrez réfléchir.

Premièrement, j'aimerais vous remercier de procéder à cet important examen concernant les phares du Canada et les services qu'ils rendent aux collectivités côtières et aux milieux maritime et de l'aviation. Au milieu des années 1990, des députés et moi, avec l'aide de M. John Duncan, qui est devenu ministre et qui est le député du Nord de l'île de Vancouver, avons formé un comité parlementaire spécial, financé et doté à même les budgets de nos bureaux. Nous avons tenu des audiences publiques dans quatre collectivités côtières de la Colombie-Britannique. Ça c'est passé à l'époque où il y a eu une première menace d'automatisation. Nous avons procédé de façon informelle.

Nous avons rédigé un rapport intitulé *Lightstations : People Want People on the Lights*. Le rapport est en anglais seulement, parce que nous formions un comité spécial. Il a été déposé à l'autre endroit, mais, évidemment, il n'a pas été versé au compte rendu. Votre voyage et vos audiences vont faire partie du compte rendu public, mais je vais veiller à ce que la greffière en ait copie.

Essentiellement, à l'époque, vu le rapport et l'opposition dont vous avez entendu parler, les tentatives d'automatisation des phares ont été mises en suspens, et il y a toujours du personnel dans la majorité des stations de phares de la Colombie-Britannique. Aujourd'hui, la menace d'automatisation revient.

Les témoignages que vous avez entendus ici et aussi dans les régions confirment deux points ou deux réalités. Le premier, c'est que les bureaucrates d'Ottawa ne sont toujours pas en contact avec ce qui se passe dans le monde réel, le monde dans lequel les gens vivent et travaillent sur la côte. Pour vous donner un petit exemple, la Garde côtière canadienne vous a dit que l'équipement automatisé est en mesure de recueillir de l'information sur l'état de la mer, ce qui est important pour les hydravions et les bateaux. En fait, cet équipement se trouve au large. Il ne se trouve pas dans les ports, où les hydravions et les petits bateaux ont besoin de l'information. Le MPO ne sait pas encore ce qui se passe sur l'eau.



The second reality is that the opposition to de-staffing is unchanged for the same reasons we heard in the mid-1990s and since and that you heard on the trip, with one exception: There is much more interest in the ecological stewardship of lightkeepers than there was 15 years ago. Back then, there was not as much recreational boating, people were not clamouring onto the lights and removing the mussels. That is an expanding area.

However, the people in the light stations are still needed for public and maritime safety, including accurate reports on weather and sea state, search and rescue efforts, unreliability of the automatic aids to navigation, environmental protection, maintenance of heritage values, and collection of scientific information and all the other things you heard about on your trip.

For those of you who were aboard the Coast Guard helicopter, which aborted the visits to the West Coast light stations because you could not land because of weather — could not land on Saturna Island, where Richard and I were waving at you, because of a 40-knot tailwind while the sun was shining — it did show you first-hand why automatic aids to navigation are not reliable substitutes. If you cannot land in sunshine with the seals in the water and a mere 40-knot tailwind, which is quite normal, you can see that the automatic equipment can remain unserviced for days during the winter months until the crews can get in to get them. Therefore, people at sea or travelling by air are at risk.

One obvious solution to these vital services is also unchanged from our work over the last 15 years, and that is to use the staffed light stations, which are situated at the most strategic real estate on the coast, for multiple purposes, whether it is monitoring drug smuggling or human trafficking or other criminal activities, as well as the things we described above. That was true 15 years ago and you heard on your trip that it is still true today. Some of us would argue that the Canadian Coast Guard has the flexibility to expand the mandate of the light station staff to do that.

The committee's terms of reference includes the role of lighthouses in economic activities. For instance, in B.C., heritage tourism is the fastest growing branch of tourism. You will hear from Richard Blagborne about a project on our home island of Saturna, which meets those terms of reference.

In 2008, with the active assistance of members of this committee, including Senator Rompkey, who chaired the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans, Senator Murray, who seconded the bill, and others, the Senate passed the

La seconde réalité, c'est que l'opposition à l'automatisation demeure inchangée pour les mêmes raisons que celles que nous avons entendues au milieu des années 1990 et depuis et que vous avez entendues au cours de votre voyage, à une exception près : il y a un intérêt beaucoup plus grand à l'égard de l'intendance écologique qu'assurent les gardiens de phare qu'il y a 15 ans. À l'époque, il n'y avait pas autant d'embarcations de plaisance, les gens ne s'agglutinaient pas autour des lumières et n'enlevaient pas les moules. C'est un domaine en expansion.

Cependant, on a encore besoin des gens dans les phares pour assurer la sécurité publique et maritime, notamment pour produire des rapports exacts sur les conditions météorologiques et l'état de la mer, pour participer aux missions de recherche et de sauvetage, en raison du manque de fiabilité des appareils d'aide à la navigation, pour assurer la protection de l'environnement, pour le maintien des valeurs patrimoniales, et pour la collecte de données scientifiques et toutes les autres choses dont vous avez entendu parler au cours de votre voyage.

Pour ceux d'entre vous qui étiez à bord de l'hélicoptère de la Garde côtière lorsqu'on a annulé les visites de stations de phare sur la côte Ouest parce que vous ne pouviez pas vous poser à cause des conditions météorologiques — vous ne pouviez pas vous poser sur l'île Saturna, d'où Richard et moi vous envoyions la main, à cause d'un vent arrière de 40 noeuds en plein soleil — vous avez pu constater vous-même ce qui fait que les appareils d'aide à la navigation ne sont pas des substituts fiables. S'il est impossible d'atterrir par une journée de soleil où les phoques nagent dans la mer et où il y a un vent arrière d'à peine 40 noeuds, ce qui est tout à fait normal, vous comprendrez que l'équipement automatique peut ne pas pouvoir être entretenu pendant des jours pendant l'hiver avant que les équipes ne puissent parvenir jusqu'à celui-ci. Ainsi, il y a un risque pour les gens qui sont en mer ou dans les airs.

Il y a aussi une solution évidente quant à ces services vitaux qui n'a pas changé à la suite du travail que nous faisons depuis 15 ans et c'est l'utilisation des stations de phare avec personnel, qui sont situées aux endroits les plus stratégiques le long de la côte, pour de multiples fins, que ce soit la surveillance du trafic de drogue ou la traite de personnes ou d'autres activités criminelles, ainsi que les choses que nous avons décrites tout à l'heure. C'était vrai il y a 15 ans, et vous avez entendu au cours de votre voyage que c'est encore vrai aujourd'hui. Certains d'entre nous affirmeraient que la Garde côtière canadienne a la marge de manœuvre nécessaire pour étendre le mandat du personnel des stations de phare pour qu'il comprenne ces activités.

Le mandat du comité concerne notamment le rôle des phares dans le cadre des activités économiques. En Colombie Britannique, par exemple, le secteur du tourisme patrimonial est celui qui connaît la plus forte croissance dans le domaine du tourisme. Vous allez entendre Richard Blagborne parler d'un projet sur notre île, Saturna, qui correspond à ce mandat.

En 2008, avec beaucoup d'aide de la part des membres du comité, dont le sénateur Rompkey, qui présidait alors le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans, le sénateur Murray, qui a appuyé le projet de loi, et d'autres, le Sénat



Heritage Lighthouse Protection Act, which was subsequently — and this is important — unanimously passed in the other place. There was no opposition to it. This has had the support of two houses of parliament.

The act — I will call it the heritage preservation act, rather than the tongue-tied title — because law six months ago, on May 29, 2010. The prime motivation for this legislation, you will remember, was to replace DFO's traditional demolition of surplus facilities with more constructive uses by communities and to preserve our maritime heritage.

However, the effectiveness of this new initiative has been undermined by DFO's plans to off-load most of these sites, including active navigational aids. This is what I want to stress with you. These are active aids and DFO is trying to unload them without regard to the public interest and the legitimate national security concerns. This is a security issue.

I will not read the whole thing. You will get copies of this. I just want to highlight the major points. The act provides for the selection and designation of heritage lighthouses — and our group has been involved in that criteria — prevents the unauthorized alteration or disposition of heritage lighthouses; requires that heritage lighthouses be reasonably maintained; and facilitates sales or transfers.

It also provides a petition process, which some of you may remember, about how the public must nominate the lighthouses they want designated as heritage. They need 25 signatures. There is one in the library in Prince Rupert, as we speak. It has 20 signatures and we hope to get the other 5. They must go to the minister.

The key point in this slide is that there is only an 18-month window left for people to get their petitions in. There is only the time between when the act was proclaimed on May 29, 2010 and May 29, 2012. That is only 18 months, which is not much to get communities motivated to apply for the lights. You will ask why, and we said because we wanted to get this thing moving before lighthouses were demolished. We did not anticipate to be, as I say, torpedoed by DFO.

The act does contain provisions to enable DFO to identify lighthouses that are declared surplus to its needs, and to make them available to other agencies and groups. This was an existing program. DFO had this program; it was called divestiture of surplus facilities.

The problem is that in having the new act, which allows them to designate surplus lighthouses, DFO has used it as a trash can. Instead of the few lights that we thought they identified as surplus — inactive lights — they have dumped nearly 1,000 light stations into this act and said they are surplus. I will show you

adopté la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, qui a ensuite — et c'est important — été adoptée à l'unanimité à l'autre endroit. Il n'y a pas eu d'opposition à cette loi. Le projet de loi était appuyé par les deux Chambres du Parlement.

La loi — je vais l'appeler loi sur la préservation du patrimoine, plutôt que par son titre officiel, qui n'est pas clair — est entrée en vigueur il y a six mois, le 29 mai 2010. La principale motivation pour adopter cette loi, si vous vous rappelez bien, c'était de remplacer le processus habituel de démolition des installations excédentaires MPO par des utilisations plus constructives par les collectivités et de préserver notre patrimoine maritime.

Cependant, l'efficacité de cette nouvelle initiative a été minée par les plans du MPO de se décharger de la responsabilité de la plupart de ces sites, y compris des aides à la navigation actives. C'est ce sur quoi je veux attirer votre attention. Il s'agit d'aides actifs, et le MPO essaie de s'en défaire sans égard à l'intérêt public et aux préoccupations légitimes concernant la sécurité nationale. Il s'agit d'une question de sécurité.

Je ne vais pas tout lire. Vous allez avoir des copies du document. Je veux simplement mettre en évidence les principaux points. La loi prévoit la sélection et la désignation de phares patrimoniaux — et notre groupe a participé à l'élaboration de ces critères —, empêche la modification ou l'aliénation non autorisée de phares patrimoniaux, exige que les phares patrimoniaux fassent l'objet d'un entretien raisonnable et facilite les ventes ou les transferts de propriété.

La loi prévoit également un processus de pétition, dont certains d'entre vous se souviennent peut-être, concernant la façon dont la population doit choisir les phares qu'elle veut désigner comme étant des phares patrimoniaux. Il faut 25 signatures. Il y en a une à la bibliothèque de Prince Rupert en ce moment. Elle compte actuellement 20 signatures, et nous espérons obtenir les cinq autres. Les pétitions doivent être adressées au ministre.

L'idée importante, dans cette diapo, c'est qu'il ne reste que 18 mois aux gens pour présenter leurs pétitions. La période prévue va du moment où la loi est entrée en vigueur, c'est-à-dire le 29 mai 2010, au 29 mai 2012. Ce n'est que 18 mois, ce qui n'est pas beaucoup pour motiver les collectivités à présenter une demande pour les phares. Vous allez demander pourquoi, et nous avons dit que c'est parce que nous voulons que les choses se fassent avant que les phares ne soient démolis. Nous n'avions pas prévu que nous serions, comme je dis, torpillés par le MPO.

La loi contient bel et bien des dispositions qui visent à permettre au MPO de désigner les phares qui sont déclarés excédentaires par rapport à ses besoins et de les rendre accessibles à d'autres organismes et groupes. C'était un programme qui existait. Le MPO avait ce programme de cession des installations excédentaires.

Le problème, c'est que, vu qu'il y a cette nouvelle loi, qui lui permet de désigner des phares excédentaires, le MPO l'a utilisée comme poubelle. Au lieu des quelques phares que le ministère, selon ce que nous pensions, avait désignés comme étant excédentaires — des phares qui n'étaient plus en fonction — il s'est débarrassé de

that that really removes them from heritage designation and causes all sorts of problems for the maritime public.

This action was never contemplated in the drafting of the act that was unanimously passed by Parliament. Our colleague, Barry MacDonald, who is on our group, had identified five or six inactive lights as maybe surplus at the time that we were working on this bill in Nova Scotia; Mr. Square has the names.

In B.C., on October 19, 2009, I met with Susan Steele, who is known to this committee, and other people in DFO and asked them specifically: were there any inactive surplus lights in British Columbia? I was told "no." Six months later, DFO produced a list of 11, all of them active lights, which they now see as surplus.

This is a simple point, because we say it is an active light and there is a twinkly beacon on the top, it is not surplus. They dumped 1,000 of these — everything but staffed lighthouses. Remember, the staffed lighthouses are in B.C. and Newfoundland. That means all the lighthouses in New Brunswick, Nova Scotia and Quebec, et cetera, are now considered surplus. It is ridiculous; it cannot work.

Half of the lighthouses in DFO's surplus list, or 480 lights, not the 5 or 6, are active lighthouses that contain aids to navigation and must remain operational. DFO says they are surplus. We will show you some of them, and I would like to see how. They have not explained what happens to these vital aids if they are not maintained, as DFO is mandated to do.

One of the things we will ask you to do in the conclusion, if it is an active navigation aid, is to take it off the surplus list. DFO is supposed to maintain active navigation aids. If it is up there and it is a navigation aid and it is on their list and sending out flashing signals, it is not surplus; take it off the list.

One of the existing problems is there is a conflict between the timeline for making a lighthouse surplus and designating it as heritage. In this slide, the top bar is the one that is important. In the second bar, the act came into force. By 2012, there is a deadline for petition submissions; and May 29, 2015, is the last date for the minister to designate heritage lighthouses.

That is the last date for heritage designation, but if you look at the Treasury Board rules for getting rid of a surplus light, they only allow three years. Basically, Treasury Board says if a light is deemed surplus — and 1,000 of them were deemed surplus on May 29, 2010, on the surplus list, the clock is ticking — they have

près de 1 000 stations de phare à l'aide de la loi et a déclaré qu'ils étaient excédentaires. Je vais vous expliquer en quoi cela empêche en fait de les désigner comme faisant partie du patrimoine et cause toutes sortes de problèmes aux gens dans le milieu maritime.

Cette mesure n'a jamais été envisagée au moment de la rédaction d'une loi qui a été adoptée à l'unanimité par le Parlement. Notre collègue, Barry MacDonald, qui fait partie de notre groupe, avait désigné cinq ou six phares inactifs comme étant peut-être excédentaires au moment où nous travaillions à la rédaction de ce projet de loi en Nouvelle-Écosse; M. Square a les noms.

En Colombie-Britannique, le 19 octobre 2009, j'ai rencontré Susan Steele, que les membres du comité connaissent, ainsi que d'autres représentants du MPO, et je leur ai demandé expressément s'il y avait des phares inactifs et excédentaires en Colombie-Britannique. Ils m'ont répondu que non. Six mois plus tard, le MPO a fourni une liste de 11 phares qui sont tous actifs et qu'il considère maintenant comme étant excédentaires.

C'est simple, parce que, selon nous, s'il s'agit d'un phare actif avec une petite lumière qui brille en haut, ce n'est pas un phare excédentaire. Le ministère s'est débarrassé de 1 000 de ces phares — de tout sauf les phares dotés de personnel. N'oubliez pas que ceux-ci se trouvent en Colombie-Britannique et à Terre-Neuve. Ce que ça veut dire, c'est que tous les phares du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, du Québec et ainsi de suite sont maintenant considérés comme étant excédentaires. C'est ridicule; ça ne peut pas fonctionner.

La moitié des phares qui figurent sur la liste des phares excédentaires du MPO, c'est-à-dire 480 phares, et pas les cinq ou six dont nous avons parlé, sont des phares actifs qui contiennent des aides à la navigation et doivent demeurer fonctionnels. Selon le MPO, ce sont des phares excédentaires. Nous allons vous en montrer quelques-uns, et j'aimerais bien voir en quoi ils sont excédentaires. Les représentants du ministère n'ont pas expliqué ce qu'il adviendra de ces aides à la navigation essentielles si elles ne sont pas entretenues, ce qui fait partie du mandat du MPO.

L'une des choses que nous allons vous demander de faire dans la conclusion, c'est d'enlever de la liste des phares excédentaires ceux qui contiennent des aides à la navigation qui sont en fonction. Le MPO est censé s'occuper des aides à la navigation fonctionnelles. S'il y a un appareil du genre en haut du phare et que le phare figure sur la liste, mais envoie des signaux lumineux, ce n'est pas un phare excédentaire; enlevez-le de la liste.

L'un des problèmes qui se posent, c'est qu'il y a un conflit entre l'échéancier de désignation des phares excédentaires et celui de désignation des phares appartenant au patrimoine. Dans cette diapo, c'est la ligne du haut qui est importante. Dans la deuxième, la loi est déjà entrée en vigueur. En 2012, il y a une date limite pour présenter une pétition, et le 29 mai 2015 est le dernier jour de la période au cours de laquelle le ministre peut désigner un phare patrimonial.

C'est le dernier jour de la période de désignation des phares patrimoniaux, mais, si vous jetez un coup d'œil sur les règles du Conseil du Trésor pour la cession d'un phare, elle ne compte que trois ans. Essentiellement, selon le Conseil du Trésor, si un phare est désigné comme étant excédentaire — et 1 000 d'entre eux l'ont



to be disposed of in three years under Treasury Board rules, so they will not be in the federal inventory in 2015 and they cannot be declared heritage. It is a point we can elaborate on, but you cannot designate a lighthouse as heritage that is not in the federal inventory; if it is supposed to be disposed of by 2013, and it is not in the federal inventory, it cannot be a heritage light in 2015. That means it is hard for a lot of groups to designate them.

I will show you a series of lights that are active, operational lights that have been declared surplus. We will go through these fast. Race Rocks is a light on a tower; that is an iconic light, an Imperial light before Confederation — surplus, says DFO. Point Atkinson — Captain Vancouver charted that coastline. It is at the entrance to Burrard Inlet. It is an operational light, deemed surplus.

We will run through the other ones. In Nova Scotia there is Cape Sable Lighthouse, an active lighthouse, deemed surplus; Louisbourg, an active lighthouse, deemed surplus; Low Point Lighthouse, deemed surplus; Sambro Island Lighthouse, which I believe is the oldest light in North America — certainly historic — deemed surplus and under the DFO action, it will not be available for heritage light status. There is then Peggy's Cove, surplus.

This is more arcane, but there are problems with tenures of the light. Senator MacDonald indicated he was aware of that. Some of these lights are not on federal land or they are deemed to be on federal land only if they are used as a lighthouse. I will not elaborate, but if you change the designation as "lighthouse," they are on a provincial Crown grant. We had this problem in Saturna. The question will be how those lands can be delivered to Sutton Realty, the realty company which appeared before the committee and which is interested in developing some real estate venture, which is good for them.

The following are lights on provincial land: Lucy Island, which you visited and Sisters Islets in Georgia Strait. Sisters Islets has also been allowed to become almost "demolished by neglect;" the buildings have fallen down. That may not be available.

There are problems for groups. Some of the lights are aids to navigation and need to be maintained by DFO. Some are too isolated to be acquired and operated by community groups. Sisters Islets might be in that group.

Senators Rompkey and Murray will remember the preamble to the heritage act and the problem of access to maintain wharves. We fought to put wharves in the preamble so that whoever owned the light station, whether it was Parks Canada, DFO or Sutton Realty, had to be responsible for the wharves. We put it in the

été le 29 mai 2010 et ont été inscrits sur la liste; le temps file —, ce phare doit être cédé dans un délai de trois ans selon les règles du Conseil du Trésor, de sorte qu'il ne fera pas partie de l'inventaire fédéral en 2015 et ne pourra pas être désigné comme étant un phare patrimonial. C'est un point que nous pouvons approfondir, mais on ne peut désigner un phare comme étant patrimonial s'il ne fait pas partie de l'inventaire fédéral; s'il doit être cédé d'ici 2013 et qu'il ne fait pas partie de l'inventaire fédéral, il ne peut pas devenir un phare patrimonial en 2015. Cela signifie qu'il est difficile pour beaucoup de groupes de les désigner.

Je vais vous montrer une série de phares qui sont actifs, des phares fonctionnels qui ont été déclarés excédentaires. Nous allons les regarder très rapidement. Race Rocks est un feu installé sur une tour; c'est un phare emblématique, un phare impérial d'avant la Confédération — excédentaire, selon le MPO. Pointe Atkinson — le capitaine Vancouver a cartographié cette côte. Le phare est situé à l'entrée de l'inlet Burrard. C'est un phare fonctionnel déclaré excédentaire.

Voyons rapidement les autres. En Nouvelle-Écosse, il y a le phare du cap de Sable, qui est actif et qui a été déclaré excédentaire; le phare de Louisbourg, qui est actif et qui a été déclaré excédentaire; le phare de Low Point, qui a été déclaré excédentaire, le phare de l'île Sambro, qui, je crois, est le plus vieux phare en Amérique du Nord — il a assurément une valeur historique — et il a été déclaré excédentaire et ne pourra pas obtenir le statut de phare patrimonial en raison de la mesure prise par le MPO. Il y a ensuite le phare de Peggy's Cove, déclaré excédentaire.

Il y a d'autres mystères, mais la tenure de certains phares pose problème. Le sénateur MacDonald a indiqué qu'il est au courant. Certains de ces phares ne se trouvent pas sur des terres fédérales ou sont réputés se trouver sur des terres fédérales seulement lorsqu'ils sont utilisés comme phares. Je ne veux pas entrer dans les détails, mais, si la désignation de « phare » est changée, ils se trouvent sur des terres provinciales. Ce problème s'est posé à Saturna. La question va être de savoir comment ces terres vont être cédées à Sutton, la société immobilière qui a comparu devant le comité et qui souhaite y réaliser des projets immobiliers, ce qui est intéressant pour elle.

Les phares suivants se trouvent sur des terres provinciales : le phare de l'île Lucy, que vous avez visité, et celui des îles Sisters, dans le détroit de Georgie. Le phare des îles Sisters est par ailleurs pratiquement démolé parce qu'il a été laissé à l'abandon; les édifices se sont effondrés. Il ne sera peut-être pas accessible.

Certains problèmes se posent pour les groupes. Il y a des phares qui servent à la navigation et qui doivent être entretenus par le MPO. Certains sont trop isolés pour être acquis et exploités par des groupes communautaires. Le phare des îles Sisters ne fait peut-être pas partie de ce groupe.

Le sénateur Rompkey et le sénateur Murray se rappellent certainement le préambule de la loi sur le patrimoine et, le problème de l'accès pour l'entretien des jetées. Nous nous sommes battus pour que le préambule mentionne les jetées, afin que le propriétaire du phare, que ce soit Parcs Canada, le MPO ou



preamble to indicate how important it was that the government maintain the wharves.

Other sites have Aboriginal claims on them, which make them difficult to deliver to anybody. These have all been made worse by DFO's actions.

Many community groups tell us that they do not know if it is a surplus light and whether they can even acquire it; they do not know what other claims are on it. My colleague, Mr. Square, says, in terms of cost, a community may be able to deal with a small, single structure. Tomorrow we will be reviewing some of them. They can maintain that. However, his group, Cove Island, would involve acquiring and maintaining almost 30 acres and 10 buildings. I think Cove Island is pretty small but I do not think the population of Cove Island and the adjacent community can possibly maintain 30 acres and 10 buildings; that was not the intent of the act. I asked him here to talk about that.

Similar concerns are being expressed by groups on the West Coast, including Sheringham Point lighthouse where they have raised money and developed trails and a plan for the lighthouse. However, the Aboriginal chief next door says "no." It might be available as a lease, but it is not available for sale because they might want it for land claims; it is an ancestral home for their people. Sheringham Point's volunteers are wondering how they can meet the time frame and proceed with this.

The other issue in terms of cost is that Treasury Board guidelines for the disposal of real property surplus to federal needs are complex but they use market pricing. Treasury Board says if it is surplus real estate property, it must be market pricing. For instance, I like Discovery Island light station, which you visited, because it was the site of the first woman lightkeeper in Canada. She was adored by the rum-runners, who literally financed her pension. She charged them when they went by Discovery for their illegal activities, showing women are good entrepreneurs.

The site next to Discovery is up for sale for \$1.3 million. You cannot ask a community group to match that pricing.

On Saturna, we have a \$1-a-year lease for 30 years with Parks Canada, which you can also do under Treasury Board. You do not have to apply the sale principle. However, Treasury Board regulations are very complex. I was the President of the Treasury Board, as you know. I maintain that DFO could not have followed Treasury Board principles in declaring these lights surplus because there is just too much consultation, too many

Sutton, soit responsable de la jetée. Nous avons mis ça dans le préambule pour souligner l'importance de l'entretien des jetées par le gouvernement.

D'autres endroits sont visés par des revendications de la part des Autochtones, ce qui rend difficile la cession des installations à quiconque. Dans tous les cas, c'est pire encore à cause des mesures prises par le MPO.

Beaucoup de groupes communautaires nous disent qu'ils ne savent pas si le phare qui les intéresse est un phare excédentaire et même s'ils peuvent en faire l'acquisition; ils ne savent pas quelles autres réclamations visent le phare. Mon collègue, M. Square, dit que, sur le plan des coûts, une collectivité peut être en mesure de s'occuper d'une petite structure simple. Demain, nous allons passer en revue certains de ces cas. Les collectivités peuvent s'occuper de l'entretien. Cependant, son groupe, le groupe de l'île de Cove, ferait l'acquisition et s'occuperait de l'entretien de presque 30 acres de terrain et de dix bâtiments. Je pense que l'île de Cove est assez petite, mais je ne pense pas que la population de l'île de Cove et de la collectivité adjacente soit en mesure de s'occuper de l'entretien de 30 acres de terrain et de 10 bâtiments; ce n'était pas l'objet de la loi. Je lui ai demandé de venir ici pour en parler.

Des préoccupations du même ordre sont exprimées par des groupes de la côte Ouest, y compris le groupe qui s'intéresse aux phares de Pointe Sheringham, qui a amassé des fonds et tracé des sentiers et élaboré un plan pour le phare. Cependant, le chef de la collectivité autochtone d'à côté dit « non ». Le phare pourrait être loué, mais il ne sera pas vendu, parce que la collectivité voudra peut-être l'inclure dans les revendications territoriales; il s'agit d'une demeure ancestrale de ce peuple. Les bénévoles du groupe de Pointe Sheringham se demandent comment ils vont faire pour respecter l'échéance et faire aboutir le projet.

L'autre problème qui se pose sur le plan des coûts, c'est que les lignes directrices du Conseil du Trésor en ce qui concerne la cession de biens immobiliers excédentaires du gouvernement fédéral sont complexes, mais fondées sur la valeur marchande. Selon le Conseil du Trésor, s'il s'agit d'un bien immobilier excédentaire, il faut tenir compte de la valeur marchande. J'aime le phare de l'île Discovery, que vous avez visité, par exemple, parce que ça a été le premier phare gardé par une femme au Canada. Les gens qui faisaient la contrebande d'alcool l'adoraient, et ce sont eux qui ont payé sa retraite. Elle les faisait payer lorsqu'ils passaient devant l'île Discovery dans le cadre de leurs activités illicites, ce qui montre que les femmes ont l'esprit d'entreprise.

La propriété à côté de l'île Discovery est à vendre, et le prix est de 1,3 million de dollars. On ne peut pas demander à un groupe communautaire de déboursier autant d'argent.

À Saturna, nous avons un bail de 30 ans d'un dollar par année avec Parcs Canada, ce qu'il est également possible de faire dans le cadre des politiques du Conseil du Trésor. Il n'est pas nécessaire d'appliquer le principe de vente. Cependant, les règles du Conseil du Trésor sont très complexes. J'ai été présidente du Conseil du Trésor comme vous le savez. J'affirme que le MPO n'aurait pas pu déclarer ses phares excédentaires en se pliant aux principes du

stakeholders and too many things that they were supposed to do, which I doubt they did.

Finally, my own concerns include national security issues and location, location, location. Lighthouses are strategically located on our main national and international waterways, which transport our exports, energy and food. They should never be allowed to fall into the hands of agencies or groups who serve alien interests. There is little protection under the existing guidelines under DFO to divest surplus lighthouses from that.

It is called a strategic disposal by any application of the criteria, which I will not read into the record. However, if you read the security criteria for keeping federal property, lighthouses, which include the ability to be self-sustaining with their own water and systems; i.e. can you grow drugs in it, can you build a nuclear device in it. Yes, you can do that in a lighthouse because most of them are self-supporting.

For national security concerns, take them off the list.

These are my four fast conclusions for you: We say DFO's use of our Heritage Lighthouse Protection Act to dispose of its responsibilities and distort the heritage purposes was never contemplated. Long-term solutions are not easy, but you could do these things. Active light stations, which provide operational navigation services, should be off the surplus list and remain as DFO's responsibility to maintain and operate. If they are off the surplus list, you can easily proceed under the act with the heritage designation. The process is spelled out.

Surplus light stations, which leave the federal inventory for whatever reason, should be protected by heritage easement or covenant. That is what they do in the United States, and the Heritage Canada Foundation has mentioned that. DFO should restore and reasonably maintain all other surplus light stations until they are disposed of through the HLP or surplus process. DFO should be mandated to enter into partnerships with other agencies and community groups to do what Parks Canada has done on Saturna, which is \$1 a year for 30 years. They have partnered and helped us.

The last one is that security criteria must apply. Any light station that is deemed to fail the public safety concerns set out in Treasury Board rules should be removed from the surplus list.

Mr. Chair, that is our short presentation. You will get a translated text later. I will take questions and then we will go to Mr. Blagborne.

Conseil du Trésor, parce qu'il y a tout simplement trop de consultations, trop d'intervenants et trop de choses que le ministère devait faire avant, et je doute qu'il les ait faites.

Enfin, mes propres préoccupations concernent les questions de sécurité nationale et de lieu, d'abord et avant tout. Les phares sont situés de façon stratégique le long de nos principaux cours d'eau nationaux et internationaux, qui servent au transport des marchandises que nous exportons, de l'énergie et des aliments. On ne devrait jamais permettre qu'ils tombent entre les mains d'organisations ou de groupes qui sont à la solde d'un intérêt étranger. Dans le cadre des lignes directrices en vigueur au MPO, il y a peu de mécanismes de protection permettant de garantir que ça ne va pas arriver aux phares excédentaires.

Il s'agit d'une cession stratégique peu importe comment on applique les critères, que je ne vais pas lire pour le compte rendu. Cependant, si vous lisez les critères de sécurité visant à protéger les biens fédéraux, les phares peuvent être autonomes sur le plan de l'approvisionnement en eau et des systèmes, c'est-à-dire peut-on y cultiver de la drogue? Peut-on y fabriquer un engin nucléaire? Oui, c'est possible de le faire dans un phare, parce que la plupart des phares sont autonomes.

Pour des raisons de sécurité nationale, enlevez-les de la liste.

Ce sont les quatre brèves conclusions que je vous présente : pour nous, le recours par le MPO à la Loi sur la protection des phares patrimoniaux pour se débarrasser de ses responsabilités et détourner les objectifs relatifs au patrimoine n'a jamais été envisagé. Il n'est pas facile de trouver des solutions à long terme, mais vous êtes en mesure de faire ces choses. Les stations de phare actives, qui offrent des services d'aide à la navigation, devraient être enlevées de la liste des installations excédentaires, et le MPO devrait continuer d'avoir la responsabilité de les entretenir et de les exploiter. Si elles ne figurent plus sur la liste des installations excédentaires, il est facile de les désigner comme appartenant au patrimoine en vertu de la loi. Le processus est très clairement décrit.

Les stations de phare excédentaires, qui sont rayées de l'inventaire fédéral pour une raison quelconque, devraient être protégées par servitude ou pacte en matière patrimonial. C'est ce qui se fait aux États-Unis, et la Fondation Héritage Canada en a parlé. Le MPO devrait restaurer et entretenir de façon raisonnable toutes les autres stations de phare excédentaires jusqu'à ce qu'elles soient cédées dans le cadre de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux ou du processus relatif aux biens excédentaires. Il faudrait donner au MPO le mandat de conclure des partenariats avec d'autres organismes et groupes communautaires pour faire ce que Parcs Canada a fait à Saturna, c'est-à-dire fixer un loyer d'un dollar par année pendant 30 ans. Ils ont conclu un partenariat et nous ont aidés.

La dernière conclusion, c'est que les critères de sécurité doivent être appliqués. Toute station de phare qui est réputée ne pas respecter les critères de sécurité publique des règles du Conseil du Trésor devrait être enlevée de la liste des phares excédentaires.

Monsieur le président, voilà le bref exposé que nous avons à présenter. Vous allez recevoir un texte traduit plus tard. Je vais répondre aux questions, puis nous allons écouter M. Blagborne.



**Senator Poy:** Thank you very much. Nice to see you, Pat, and welcome back to the Senate. I have one question regarding the security criteria. Are you implying that right now there are no rules regarding who can buy the lighthouses not needed by DFO? Is that what you are implying?

**Ms. Carney:** I am implying that the way DFO has done the surplus list, they have not met that criteria. They could not have done the things you have to do in order to make it surplus. If they had done it, they would not be on the surplus list.

For instance, for security, there is ordinary, routine disposal and then there is a strategic one. Under the security, it says questions to ask: Is the real property in any way fortified; i.e. reinforced walls and/or entrances barred or no windows. A lighthouse meets that criterion because there are a limited number of entrances.

Is the real property wholly underground or is a significant part underground? Parts of some lighthouses are; Prospect Point, which is on the surplus list, always had an underground component.

Is the real property, in whole or in part, self-contained with independent life support systems, such as air filtration systems, generators and water supply? All those isolated lights that you saw on the screen, if they are on the surplus list, they all should not be on that list.

I love this one: Is the physical structure of the real property such that forced entry by police would be extremely difficult? I think most of the lighthouses on the surplus list, like Sheringham Point and others, would be a little difficult for the police to force entry. Every lighthouse in B.C., except Point Atkinson, is on an island. It is either on Vancouver Island, Sisters Islets, Saturna Island or another island, and Sheringham Point is outside of Sooke.

Does the real property on the surplus list, or when you are analyzing it for surplus, include equipment that could be easily adapted by terrorist or criminal organizations for hydroponic growing of drugs, the creation of clandestine laboratories, the manufacture of nuclear, biological or chemical weapons, or other significant criminal activity? If you applied Treasury Board criteria, none of those lighthouses should be on the surplus list. That is the rationale for why we are asking you in your report to say take them off.

**The Chair:** We have about 20 minutes and we have other guests coming tonight, so we must govern ourselves accordingly.

**Ms. Carney:** We were told we would each have 45 minutes.

**Le sénateur Poy :** Merci beaucoup. C'est un plaisir de vous voir, Pat, et bienvenue à nouveau au Sénat. J'ai une question qui concerne les critères de sécurité. Est-ce que vous laissez entendre qu'il n'y a actuellement pas de règles et que n'importe qui peut faire l'acquisition d'un phare dont n'a pas besoin le MPO? Est-ce que c'est ce que vous laissez entendre?

**Mme Carney :** Ce que je dis, c'est que le MPO n'a pas respecté ces critères au moment de l'établissement de la liste des phares excédentaires. Il est impossible que le ministère ait fait ce qu'il faut faire pour déclarer des installations excédentaires. S'il l'avait fait, les phares ne seraient pas sur la liste des installations excédentaires.

Pour ce qui est de la sécurité, par exemple, il y a un processus d'aliénation courant et un processus stratégique. À la rubrique sécurité figure la question à poser : le bien immobilier est-il fortifié de quelque façon? Par exemple, ses murs ou ses accès sont-ils renforcés? Y a-t-il des barreaux aux fenêtres ou y a-t-il même des fenêtres? Un phare respecte ce critère, parce que le nombre d'entrées est limité.

Le bien immobilier est-il en grande partie ou entièrement souterrain? Des parties de certains phares le sont; le phare de Point Prospect, qui figure sur la liste des phares excédentaires, a toujours eu une partie souterraine.

Le bien immobilier est-il entièrement ou partiellement autonome? Possède-t-il des systèmes de survie indépendants comme des dispositifs de filtration d'air, des génératrices ou une source d'approvisionnement en eau? Tous ces phares isolés que vous avez vus à l'écran s'ils figurent sur la liste des phares excédentaires, ils ne devraient pas y être.

J'adore celle-ci : le bien immobilier est-il construit de telle sorte qu'il serait très difficile pour la police d'en forcer l'entrée? Je pense que la plupart des phares de la liste, comme celui de Pointe Sheringham, entre autres, poseraient quelques difficultés à la police si elle voulait en forcer l'entrée. Tous les phares de la Colombie-Britannique, sauf celui de Pointe Atkinson, sont sur des îles. Ils sont soit sur l'île de Vancouver, soit sur les îles Sisters, soit sur l'île Saturna soit sur une autre île, et le phare de Pointe Sheringham se trouve près de Sooke.

Est-ce que le bien immobilier qui figure sur la liste des installations excédentaires, ou lorsqu'on analyse sa situation pour l'inscrire sur cette liste, possède de l'équipement qui pourrait facilement être utilisé par des organisations terroristes ou criminelles pour la culture hydroponique de drogues, l'aménagement des laboratoires clandestins, la fabrication d'armes nucléaires, biologiques ou chimiques ou d'autres activités criminelles importantes? Si on appliquait les critères du Conseil du Trésor, aucun de ces phares ne figurerait sur la liste des phares excédentaires. C'est la raison pour laquelle nous vous demandons de recommander de les enlever de la liste dans votre rapport.

**Le président :** Il nous reste environ 20 minutes, et nous allons recevoir d'autres invités ce soir, alors nous devons agir en conséquence.

**Mme Carney :** On nous a dit que nous disposerions chacun de 45 minutes.



J'avais préparé une présentation colorée pour remplacer celle à laquelle les honorables sénateurs auraient eu droit s'ils avaient pu se poser à la pointe Est de l'île Saturna, où nous étions tous réunis dans la tente du moment où leurs augustes personnes descendraient du ciel. À ce moment-là, nous leur aurions présenté un exposé sur l'équipement qui se trouve dans notre petit phare remis en état que notre groupe communautaire a réussi à acquérir, à remettre en état, à restaurer et à transformer en un bien très utile dans notre collectivité. Nous voulions vous donner l'occasion de voir quelle utilité peut avoir un phare dans une collectivité.

First, let me say that Saturna Island is a typical tiny rural community. That is a factor you must take into consideration. I know that your terms of reference, which Ms. Carney kindly gave me a copy of, in references F, G and H, you will have to understand more about the local interest that community groups have in these buildings, and how we can preserve some of these buildings, perhaps in concert with the communities, and what roles these rehabilitated buildings might play in terms of tourism and other economic activities, and in terms of community life in general.

Those are the phrases in your terms of reference. I looked at them and have tried to provide you with some insights. I wish I could do it in full colour, but the gremlins have decided you will have to have it painted by an architect who is speaking, rather than presenting. The French version disappeared, so I only have an English version; therefore, we cannot present it.

**Ms. Carney:** Senator, under those circumstances, could we present the English, since the French one has vanished?

**The Chair:** You can read in whatever language you want, but any document that you present must be in two languages.

**Ms. Carney:** What about pictures?

**Mr. Blagborne:** We tried to translate the two, so you will have to bear with me.

**The Chair:** We have had the pictures, so please continue.

**Mr. Blagborne:** You have to imagine a tiny community of 340 people, by the official census, but like many of these small communities, there are many retirement people who disappear in the winter and many summer people who come in the summer. Therefore, the available resources, in terms of volunteers and staff to put their time into rehabilitation on these buildings in small rural communities, is often already quite challenged.

We often, as small communities, suffer from the fact that we do not qualify for a lot of the services that people in the city have. For example, if we want a fire department, we have to build our own fire hall and have a volunteer fire department and run it ourselves. If we need a new recreation centre, we must raise the money and do it ourselves.

Saturna Island is astounding in what we accomplish, but any new project we took on had to be thought about very carefully in terms of what it meant for the resources we actually had to be able to deal with what was in front of us.

The situation was that we have a beautiful light station called East Point, which is at the east end of Saturna Island. It is an old station; it was first created in 1886. It was there because of the importance of getting coal from Nanaimo out and into the

Permettez-moi d'abord de vous dire que Saturna Island est une toute petite collectivité rurale comme il y en a plein. C'est un facteur dont vous devez tenir compte. Je sais que, d'après votre mandat, dont Mme Carney m'a gentiment donné copie, aux points F, G et H, précise que vous devez chercher à comprendre l'intérêt des groupes communautaires à l'égard des bâtiments en question et les moyens que nous pouvons prendre pour préserver certains de ces bâtiments, éventuellement en collaboration avec la collectivité et les rôles que ces bâtiments remis en état peuvent jouer dans le domaine du tourisme et dans le cadre d'autres activités économiques et à l'égard de la vie de la collectivité en général.

C'est ce que dit votre mandat. Je l'ai consulté, et j'ai essayé de vous présenter quelques réflexions. J'aimerais pouvoir le faire à l'aide d'une présentation en couleur, mais les puissances occultes ont décidé qu'un architecte vous brosserait un tableau de la situation en parlant plutôt qu'à l'aide d'une présentation. La version française a disparu, alors je n'ai que la version anglaise; nous ne pouvons donc pas la présenter.

**Mme Carney :** Sénateur, dans ces circonstances, pouvons-nous présenter la version anglaise, puisque la version française a disparu?

**Le président :** Vous pouvez lire dans la langue que vous voulez, mais tout document que vous présentez doit être bilingue.

**Mme Carney :** Qu'en est-il des photos?

**M. Blagborne :** Nous avons essayé de traduire les deux, alors vous allez devoir me suivre.

**Le président :** Nous avons reçu les photos, alors veuillez poursuivre.

**M. Blagborne :** Il faut que vous imaginiez une petite collectivité de 340 personnes d'après le recensement officiel, mais qui, comme bon nombre de petites collectivités du genre, voient beaucoup de retraités disparaître pendant l'hiver et beaucoup de gens venir pendant l'été. Ainsi, les ressources accessibles, c'est-à-dire les bénévoles et le personnel qui consacrent leur temps à la remise en état de ces bâtiments dans de petites collectivités rurales, sont souvent pratiquement utilisés à pleine capacité déjà.

Il arrive souvent que les gens des petites collectivités comme la nôtre souffrent du fait qu'ils ne seront pas admissibles à beaucoup des services qui sont offerts aux gens de la ville. Si nous voulons une caserne de pompiers, par exemple, nous devons la construire nous-mêmes, faire appel à des pompiers volontaires et diriger la caserne nous-mêmes. Si nous voulons un nouveau centre de loisirs nous devons trouver les fonds et le mettre sur pied nous-mêmes.

C'est étonnant ce que nous sommes capables d'accomplir à Saturna Island, mais, chaque fois que nous avons entrepris un nouveau projet, nous avons dû réfléchir très soigneusement à ce que ça supposait sur le plan des ressources dont nous disposions pour être en mesure de faire ce qu'il y avait à faire.

Ce qui est arrivé, c'est que nous avons un beau phare, le phare d'East Point, qui se retrouve à l'extrémité est de l'île Saturna. C'est une vieille station; elle a été construite en 1886. Elle était là parce qu'il était important de transporter le charbon de Nanaimo



market. There is a terrible reef that is swept by the tides, and it had a number of accidents on it in those early days.

They built this lighthouse in 1886. For us, that is very old. I know for some of you people from the East Coast, that does not seem old, but to us that is one of the earliest lights on the West Coast.

That original building was inhabited by the first lightkeeper with his paraffin lamp. His name, coincidentally, was Mr. Wick. They lighted the lamp in 1886 and it has operated ever since.

In 1968, they changed the original lighthouse, the clapboard building, to a steel tower, but they kept some of the other buildings. On the island, when we heard that the Coast Guard was going to decommission this light — which they did in 1997 — we tried hard to make an arrangement with the Capital Regional District.

**Ms. Carney:** It is not decommissioned; the light operates.

**Mr. Blagborne:** The light operates, but a lot of the buildings were no longer going to be used. We tried, because we wanted this beautiful point as a community park, but at the same time, Parks Canada was creating a new federal park in the Gulf Islands — now called the Gulf Islands National Park Reserve.

It is a very interesting park. It was one of the last ecological types they did not have a park for, and they purchased almost three-fifths of our island. They are a big neighbour now on Saturna Island, and one of the pieces they acquired was East Point. Suddenly, we found that what we had wanted to have as a community park was now a federal park, and there was some resentment in the community.

We wanted to have a presence there. You have to understand that the light was built at the same time the first settlers came. We grew up together; we intermarried and their kids went to school in our school, so it was both a social and a heritage connection as much as it was a functioning, useful light. To have it disappear was a disappointment to us, so we wanted to save a piece of it.

The difficulty was that, when Parks Canada acquired the property, they immediately began to demolish the buildings. There was an ecological interest in the site; they wanted to restore the site to its ecologically pristine state and they started demolishing the buildings. There was one very interesting small building, which was smaller than this room, on the outer end of the point — it was the fog alarm. It had been built in 1937 and was a very simple, elegant white building with a red roof. It had been empty since the early 1990s; they used it for storage. It was probably the most photographed little building in all of the Gulf

vers les lieux où il était vendu. Il y a là un récif très dangereux qui est balayé par les marées, et il y a eu beaucoup d'accidents à cet endroit au début.

On a construit ce phare en 1886. Pour nous, c'est un très vieux bâtiment. Je sais que pour certains d'entre vous qui viennent de la côte Est, ça ne semble pas très vieux, mais pour nous, c'est l'un des premiers phares qui ont été construits sur la côte Ouest.

Le premier bâtiment qui a été construit était habité par le premier gardien de phare, qui utilisait une lampe à la paraffine. Son nom, par coïncidence, était M. Wick, ce qui se traduit par « mèche » en français. On a allumé la lampe en 1886, et le phare est en fonction depuis.

En 1968, on a remplacé le premier phare, le bâtiment au bardage à clin, par une tour d'acier, mais on a conservé certains des autres bâtiments. Sur l'île, lorsque nous avons entendu dire que la Garde côtière allait déclasser ce phare, ce qu'elle a fait en 1997, nous avons tout fait pour conclure une entente avec le district régional de la capitale.

**Mme Carney :** Il n'est pas déclassé; le phare est en fonction.

**M. Blagborne :** Il est en fonction, mais une bonne partie des bâtiments n'allaient plus être utilisés. Nous avons essayé de faire quelque chose, parce que nous voulions que cette belle pointe devienne un parc public, mais, en même temps, Parcs Canada était en train de créer un nouveau parc fédéral dans les îles Gulf, qui porte maintenant le nom de réserve de parc national des Îles-Gulf.

C'était un parc très intéressant. C'était l'un des derniers types d'écosystèmes pour lesquels il n'y avait pas encore de parc, et Parcs Canada a acheté près des trois cinquièmes de notre île. Parcs Canada assure maintenant une présence importante sur l'île Saturna, et l'un des éléments dont Parcs Canada a fait l'acquisition, c'était le phare d'East Point. Soudainement, nous avons compris que ce dont nous voulions faire un parc municipal était devenu un parc fédéral, et il y avait un peu de ressentiment dans la collectivité.

Nous voulions assurer une présence là-bas. Il faut que vous sachiez que le phare avait été construit à l'arrivée des premiers colons. Nous avons grandi ensemble. Il y a eu des mariages entre nous, et leurs enfants ont fréquenté nos écoles, ce qui fait que le phare était un lien à la fois social et patrimonial en plus de jouer un rôle utile. Sa disparition était une déception pour nous, alors nous voulions en conserver une partie.

Le problème, c'est que, lorsque Parcs Canada a fait l'acquisition de la propriété, l'organisation a tout de suite commencé à démolir les bâtiments. Son intérêt à l'égard du site tenait à sa valeur écologique : Parcs Canada voulait remettre le site dans son état naturel, et on a commencé à démolir les bâtiments. Il y avait un petit bâtiment très intéressant, qui était plus petit que la salle dans laquelle nous nous trouvons, à l'extrémité de la pointe — c'était le sifflet de brume. Il avait été construit en 1937, et c'était un bâtiment blanc avec un toit rouge élégant et très simple. Il n'y avait plus rien dedans depuis le début des années 1990; on l'utilisait pour



Islands simply because of its situation and look of being a pristine white building on a beautiful point.

We decided to try and save that building and make it a community asset we could use. The first problem was to stop the demolition. That is why we needed help at that time. We had a certain strong-minded senator who enabled us to identify which politicians and people we should approach. We did. They asked Parks Canada to give us time.

The reason for the time is key, and it is something you need to think about in this process when you will be working with communities. We did not know what we could do with it and we did not know what our resources were. We had to invent and envision something we could do with that building that we could afford and which would make it an attraction.

We got the time and we managed to find \$1,500 to make a document that would explain this in elegant terms. Saturna is a community of a lot of retired people, and there is a lot of interesting history in those people, as well as a lot of talent. We were able to create a very handsome document that was very clear.

With that document in hand, we could quietly go around and present it to people we knew would be important in the new Gulf Islands park management. We also did so in the Capital Regional District because one thing we understood for sure was that, because of the Treasury Board rules, it is difficult for Parks Canada, for example, to give a licence of occupancy to a little rag-tag group of people on a tiny little island.

**Ms. Carney:** Speak for yourself.

**Mr. Blagborne:** We knew that that would be hard to consummate. We asked if the capital regional district, our local governing area, could take on the responsibility from Parks Canada and then pass it on to their commissioners on our island, because we had a small commission that dealt with parks and recreation. Then, could they give it to us, the Saturna Heritage Committee, to be the stewards, do the restoration, to operate it and take on the responsibility for maintaining it?

That worked and it worked very well because Parks Canada understood that it was easy for them to give to another governmental body. That governmental body already had a history of working with us on the island through their parks commission. They knew what we were capable of and they trusted us.

l'entreposage. C'était probablement le petit bâtiment le plus photographié dans les îles Gulf simplement en raison de l'endroit où il était situé et du fait que c'était un magnifique bâtiment blanc situé une belle pointe.

Nous avons décidé d'essayer de préserver ce bâtiment et d'en faire un actif communautaire que nous pourrions utiliser. Le premier problème qu'il fallait régler, c'était de trouver un moyen d'empêcher qu'il soit démoli. C'est pour ça que nous avions besoin d'aide à ce moment-là. Un certain sénateur qui avait des convictions fermes nous a aidés en nous disant à quels politiciens et à qui nous adresser. Nous leur avons parlé. Ils ont demandé à Parcs Canada de nous laisser du temps.

Le motif du délai est un élément clé, et c'est une chose à laquelle il vous faut réfléchir dans le cadre de ce processus lorsque vous travaillerez auprès des collectivités. Nous ne savions pas ce que nous voulions faire avec ça et quelles étaient nos ressources. Nous avons dû inventer quelque chose et nous donner une vision de ce que nous pourrions faire avec ce bâtiment dont nous avions le moyen de faire l'acquisition et qui en ferait une attraction.

Nous avons obtenu un délai, et nous avons réussi à trouver 1 500 \$ pour produire un document qui expliquerait cela de façon élégante. Il y a beaucoup de retraités à Saturna, et ils ont beaucoup d'histoires intéressantes à raconter, ainsi que beaucoup de talents. Nous avons été en mesure de rédiger un très bon document qui était très clair.

Avec ce document en main, nous avons pu tranquillement faire le tour des personnes dont nous savions qu'elles allaient jouer un rôle important dans la gestion du nouveau parc des îles Gulf. Nous l'avons fait aussi dans le district régional de la capitale, parce qu'une chose dont nous étions sûrs, c'était que, vu les règles du Conseil du Trésor, il est difficile pour Parcs Canada, par exemple, d'octroyer un permis d'occupation à un petit groupe débraillé de gens sur une toute petite île.

**Mme Carney :** Parlez pour vous.

**M. Blagborne :** Nous savions que ce serait difficile à accomplir. Nous avons demandé au district régional de la capitale, notre administration locale, s'il pouvait prendre la responsabilité de Parcs Canada et la confier aux commissaires de notre île, parce que nous avons une petite commission qui s'occupe des parcs et des loisirs. Ensuite, nous avons demandé à ces gens s'ils pouvaient confier la responsabilité des installations à nous, le Saturna Heritage Committee, pour que nous en soyons les intendants, pour que nous les remettions en état et les exploitions et pour que nous assumions la responsabilité de leur entretien.

Ça a fonctionné, et très bien, parce que Parcs Canada savait qu'il était aisé pour l'organisation de donner quelque chose à un autre organisme gouvernemental. Cet organisme gouvernemental a déjà travaillé avec nous sur l'île par l'intermédiaire de la commission des parcs. Les gens qui le composaient savaient à quoi nous étions capables, et ils avaient confiance en nous.

That accomplished many things for us: First, we did not need to have liability insurance because the capital regional district had it already; second, we could give tax receipts for people who wanted to make major donations because they could do that through the capital regional district.

We were still left with doing the bull work. We still had to reroof the building, replace the shingles, fix the building and do everything we had to do. However, we could do that far more efficiently and cheaper than Parks Canada could because they were constricted by their need to contract all that out with the normal policies that Parks Canada uses for their work. I can tell you that makes everything cost about four times what we as a group of volunteers could do it for.

What was happening was very interesting. In the beginning, Parks Canada was somewhat timid and reluctant because they did not know what they were getting into, and what kind of an operation they would have in their park that they would then have to be responsible for. They were very timid.

As the project came to life, and it has come to life, and as they saw we were doing all these wonderful things out there, they now realized that this is solving a problem for them. It is a very useful tool for them. The problem they have is that this park is not a park like some of the ones in northern Canada, where the only people there are Parks Canada staff.

This new Gulf Islands National Park Reserve has been imposed on a whole series of existing communities. They have a lot of boundaries and I do not mean just physical boundaries; they have all these cultural boundaries with all of these communities. They have to resolve everything with us — how we fight fires together and how we walk our dogs in their park as locals. Everything has to be discussed with us.

Therefore, they need to demonstrate that they are open and capable of this kind of community cooperation. Our little project has become a kind of poster child for a successful project where a community is working within the park and doing something very creative and interesting.

What are we doing? We knew that this building was too small to be a museum, and also that we, as a tiny community, which in the wintertime probably only has a couple hundred people, did not have the money or the resources to really deal with a lot of artifacts. Therefore, we could not be a museum. However, we have a lot of stories and we are interested in stories. We have a lot of writers, artists, filmmakers and people like that. We said let us be a story telling centre and we can tell stories about the heritage of Saturna Island, the people on Saturna Island and their history.

Ça a fait avancer beaucoup de choses pour nous : premièrement, nous n'avions pas besoin d'assurance-responsabilité, parce que le district régional de la capitale en avait déjà une; deuxièmement, nous pouvions remettre des reçus d'impôt aux gens qui voulaient faire des dons importants, parce qu'ils pouvaient le faire par l'intermédiaire du district régional de la capitale.

Il fallait quand même que nous fassions un travail de bras. Nous devons quand même remplacer le toit, les bardeaux, réparer le bâtiment et faire tout ce qu'il y avait à faire. Cependant, nous étions en mesure de le faire de façon beaucoup plus efficace et beaucoup moins coûteuse que Parcs Canada, parce que Parcs Canada devait faire faire tout ce travail à contrat dans le cadre de ses politiques habituelles. Je peux vous dire que ça fait en sorte que tout coûte à peu près quatre fois plus cher que ce que ça a coûté à notre groupe de bénévoles.

Ce qui était en train de se passer était très intéressant. Au début, les gens de Parcs Canada étaient un peu frileux et réticents, parce qu'ils ne savaient pas dans quoi ils s'embarquaient et ne savaient pas quel genre d'activités se tiendraient dans leur parc dont ils seraient ensuite responsables. Ils étaient très frileux.

Au fur et à mesure que le projet se concrétisait, et il s'est concrétisé, et au fur et à mesure qu'ils ont constaté que nous faisons toutes sortes de choses extraordinaires là-bas, ils ont compris que ça réglait un problème pour eux. C'est un outil très utile pour eux. Le problème qui se pose, c'est que ce parc n'est pas un parc comme certains de ceux qu'on retrouve dans le Nord du Canada, où les seules gens présents sont des membres du personnel de Parcs Canada.

Cette nouvelle réserve de parc national des Îles-Gulf a été imposée à toute une série de collectivités de l'endroit. Il y a beaucoup de frontières communes, et je ne parle pas seulement de frontières physiques; il y a aussi toutes ces frontières culturelles avec toutes ces collectivités. Les responsables doivent tout régler avec nous : comment nous combattons les incendies ensemble et selon quelles règles nous promenons nos chiens dans leur parc près de chez nous. Tout doit faire l'objet de discussions auxquelles nous prenons part.

Ils doivent donc montrer qu'ils sont ouverts et capables de ce genre de collaboration communautaire. Notre petit projet est devenu une espèce de modèle de réussite où une collectivité est à l'oeuvre dans le parc et fait quelque chose de très créatif et intéressant.

Que faisons-nous? Nous savions que le bâtiment en question était trop petit pour être un musée, et aussi que notre petite collectivité, qui, en hiver, ne compte probablement que quelques centaines de personnes, n'avait pas suffisamment d'argent ou de ressources pour s'occuper de beaucoup d'artéfacts. Ainsi, nous ne pouvions pas ouvrir un musée. Toutefois, nous avons beaucoup d'histoires à raconter, et nous nous intéressons aux histoires. Il y a parmi nous beaucoup d'écrivains, d'artistes, de cinéastes et ainsi de suite. Nous avons décidé d'ouvrir un centre où nous racontons des histoires au sujet du patrimoine de l'île Saturna, des habitants de l'île Saturna et de leur histoire.



We have changed this little empty building into a display area and a space for interpreters. We have lots of wall panels where we have created graphic stories of interesting stories that relate to the island. For example, we have a theme about Spanish exploration — the early exploration on the island. Why would we do that? Saturna Island gets its name from a tiny little Spanish schooner called the *Santa Saturnina*, which is a fascinating vessel because it was purchased in pieces in Macao, China; shipped to the northwest coast on an English fur-trading boat; captured from the English by the Spanish, who sent it to Mexico. The Spanish took it from the English and sent it back to the northwest coast and it was built in Nootka Sound. It was the second vessel ever to be built on the northwest coast.

It is a great story, and a controversial story amongst historians. What did we do? We had a symposium on our island and we invited these historians. We did some research with all these people to find out what it was exactly like. We have now the most definitive description of this vessel. We built a model and it is an iconic display in the fog alarm building.

That is an example and one theme. We went on to do themes about the boundary story, the famous Pig War between the United States and Britain about where the boundary would be. The boundary is only a quarter mile from East Point. You can see the buoys. How did it get there? We tell that story, which is full of great stories about this whole crazy 13-year problem between the U.S. and Britain over that boundary.

Then we went on to early pioneers, because one of the earliest pioneers who came to the island in Victorian times happened to be a great photographer. We have found a great cache of Victorian photographs of all our early pioneers. By taking those photographs and stories, we have created another wonderful exhibit.

We have another exhibit and this one is very important. The other exhibit we have is about whales. East Point happens to be the very best place if you want to watch orcas — killer whales — from the land. There is no place better in all of the Gulf Islands, or in all of Canada, I do not think. They come by regularly during the season, sometimes two or three times a week, and they do so right by the beach. They are right in the kelp right below you. It is quite spectacular. It has been known to be this place for a long time. Parks Canada will take advantage of that and they are putting boards and things out there.

We discovered that the first killer whale ever to be captured in 1964 — Senator Raine may remember this — was captured at East Point, right outside our building. This whale was harpooned by the Vancouver Aquarium. In those days, they were considered

Nous avons transformé ce petit bâtiment qui était vide en une salle d'exposition et en un espace pour les interprètes. Nous avons beaucoup de panneaux muraux que nous avons utilisés pour raconter en images les histoires intéressantes qui concernent l'île. L'un des thèmes, par exemple, c'est l'exploration par les Espagnols — les premières explorations de l'île. Pourquoi ce thème? Le nom de l'île Saturna dérive de celui d'une petite goélette espagnole qui porte le nom de *Santa Saturnina*, et qui est un bateau fascinant, parce qu'il a été acheté en pièces détachées à Macao, en Chine, envoyé sur la côte Nord-Ouest à bord d'un navire anglais de traite des fourrures, enlevé aux Anglais par les Espagnols, qui l'ont envoyé au Mexique. Les Espagnols l'ont pris aux Anglais et l'ont renvoyé sur la côte Nord-Ouest, et le bateau a été construit dans la baie Nootka. C'est le deuxième bateau qui a été construit sur la côte Nord-Ouest.

C'est une histoire extraordinaire et qui suscite la controverse chez les historiens. Qu'avons-nous fait? Nous avons tenu un symposium sur notre île et nous avons invité ces historiens. Nous avons fait des recherches avec tous ces gens pour déterminer à quoi ressemblait la goélette exactement. Nous avons maintenant la description la plus précise possible de ce bateau. Nous en avons construit un modèle, et c'est un emblème qui est maintenant exposé dans le bâtiment du sifflet de brume.

Voici un exemple et un thème. Nous avons ensuite abordé le thème de la frontière, de la célèbre « guerre du cochon » entre les États-Unis et la Grande-Bretagne dont l'enjeu était le tracé de la frontière. La frontière ne se trouve qu'à un quart de mille d'East Point. On peut voir les bouées de là-bas. Comment a-t-on déterminé où elles passeraient? Nous racontons cette histoire, qui est remplie d'anecdotes extraordinaires au sujet de ce conflit dingue entre les États-Unis et la Grande-Bretagne qui a duré pendant 13 ans.

Ensuite, nous nous sommes intéressés aux premiers pionniers, parce qu'il se trouve que l'un des premiers pionniers qui sont venus sur l'île à l'époque victorienne était un excellent photographe. Nous avons trouvé une excellente série de photographies de tous les pionniers qui sont venus chez nous à l'époque victorienne. Avec ces photographies et ces histoires, nous avons créé une autre magnifique exposition.

Nous avons une autre exposition, et celle-ci est très importante. Cette autre exposition porte sur les baleines. Il se trouve que East Point est le meilleur endroit pour observer les épaulards depuis la terre ferme. Il n'y a pas de meilleur endroit dans toutes les îles du Gulf et même dans tout le Canada, je pense. Ils viennent régulièrement en saison, parfois deux ou trois fois par semaine, et ils viennent juste sur le bord de la plage. Ils sont juste en bas, dans le varech. C'est très spectaculaire. On sait que cet endroit est le meilleur depuis longtemps. Parks Canada va en tirer parti et installer des panneaux et d'autres choses là-bas.

Nous avons découvert que le premier épaulard qui a été capturé en 1964 — le sénateur Raine s'en souvient peut-être — a été capturé à East Point, juste à l'extérieur de notre bâtiment. Cette baleine a été harponnée par les gens de l'Aquarium d



pests. Nobody knew anything about them and they were totally misunderstood.

They harpooned this whale, but it did not die. They dragged it to Vancouver and put it in a dry dock and took out the harpoon and tried to figure out what to do with it. That first whale, which the local radio stations named Moby Doll — it turned out to be Moby Dick — was the first killer whale in captivity. It was a tipping point in many ways. We learned we could keep them in captivity, which started the catching and exhibiting of killer whales in various aquariums around the world.

The other thing it did was that it started the science. They started to learn about these whales and understand them better. Now, of course, the very idea that we would harpoon one is unheard of, and we have an amazing program in British Columbia to guard and watch all these killer whales.

Our fog alarm building is now part of that network and we are building a hydrophone and doing these things. That will be of enormous economic benefit to our little island, because if you do not want to go out in the boats and harass them — which many people think it is doing — you just come to Saturna Island and you can see them from the beach very well.

That will fill our bed and breakfasts, it will do all the things we want to do — as do the seminars, like the *Santa Saturnina*, which filled every room on the island. The new one we will do on the orcas and on Moby Doll will also do the same thing.

Our building has become very successful in that way. It goes beyond the exhibits. We have created the Saturna Island digital archives. We are collecting pictures from all of the island families and family documents. They go into our computers in our new building.

**The Chair:** I want to make sure we leave time for questions. People may have some.

**Mr. Blagborne:** Let me go to the end. In terms of some insights as to your relations with community groups, at the end I went back to your terms of reference and asked myself if there were some things that, as a community group, I would like you to think about.

In terms of the local interest to community groups, which was your terms of reference F, it is incredibly clear that in a community like ours, we had enormous interest in retaining the presence of the light. We worked hard to do that. The interest is there in many of these places.

Parks Canada, who was the landlord, became interested after they were presented with an imaginative and feasible concept that helped the Gulf Islands National Park Reserve develop and demonstrate a positive relationship with local communities. That

Vancouver. À l'époque, on considérait que c'était un animal nuisible. Personne ne savait rien au sujet des épaulards, et on ne comprenait pas du tout leur nature.

Les gens de l'Aquarium de Vancouver ont harponné la baleine, mais elle n'est pas morte. Ils l'ont traînée jusqu'à Vancouver, l'ont mise en cale sèche, ont enlevé le harpon et ont essayé de trouver quoi faire avec. Cette première baleine, que les stations de radio locales ont surnommée Moby Doll — on s'est aperçu après que c'était un mâle — a été le premier épaulard en captivité. Ça a été un moment décisif à de nombreux égards. Nous avons appris que nous pouvions garder des épaulards en captivité, ce qui a déclenché la capture et la présentation d'épaulards au public dans différents aquariums un peu partout dans le monde.

L'autre conséquence, c'est que ça a été le début des études scientifiques. On a commencé à apprendre des choses au sujet de ces baleines et à mieux comprendre leur nature. Aujourd'hui, bien sûr, il est inconcevable qu'on puisse harponner un épaulard, et nous avons un excellent programme en Colombie-Britannique pour protéger et observer tous ces épaulards.

Notre bâtiment du sifflet de brume fait maintenant partie de ce réseau, et nous mettons au point un hydrophone et faisons ce genre de choses. Il va y avoir des retombées économiques énormes pour notre petite île, parce que les gens qui ne veulent pas aller voir les baleines en bateau et les harceler — beaucoup de gens ont l'impression que c'est du harcèlement —, ils n'ont qu'à venir à l'île Saturna, où ils peuvent les voir très bien de la plage.

Ça va remplir nos gîtes touristiques; ça va nous permettre de faire tout ce que nous voulons faire — comme dans le cas des séminaires, comme celui sur la goélette *Santa Saturnina*, qui a rempli toutes les chambres de l'île. Le nouveau que nous allons organiser sur les épaulards et sur Moby Doll va avoir le même effet.

Notre bâtiment a connu beaucoup de succès à cet égard. Ça va au-delà des expositions. Nous avons créé les archives numériques de l'île Saturna. Nous recueillons des photographies de toutes les familles de l'île et les documents de famille. Ces archives sont stockées dans nos ordinateurs dans notre nouveau bâtiment.

**Le président :** Je dois m'assurer que nous gardons du temps pour les questions. Les gens vont peut-être en avoir.

**M. Blagborne :** Permettez-moi de terminer. Pour ce qui est des réflexions dont je peux vous faire part par rapport à vos relations avec les groupes communautaires, à la fin, j'ai de nouveau consulté votre mandat et je me suis demandé s'il y avait des choses auxquelles j'aimerais, en tant que membre d'un groupe communautaire, que vous réfléchissiez.

Pour ce qui est de l'intérêt des groupes communautaires, c'est-à-dire le point F de votre mandat, il est tout à fait clair qu'au sein d'un groupe comme le nôtre, il y avait un intérêt extrêmement grand à l'égard de la conservation du phare. Nous avons travaillé dur pour y arriver. L'intérêt existe dans beaucoup de ces endroits.

Parcs Canada, qui était le propriétaire des lieux, s'est montré intéressé après qu'un concept créatif et réalisable a été présenté à l'organisation afin d'aider la réserve de parc national des Îles-Gulf à se développer et de montrer l'existence d'une relation positive

says you have to find a way to help those communities get to that first stage, where they can present these fully developed, interesting ideas about what they will do with it.

Many of the communities do not have either enough money to do that, which does not take much — maybe they need the \$1,500 like we got — or they might not have the talent in the community to do it. Until you get that document that you can put in various people's hands, the managers, it is difficult for you to consummate the relationship. That is important.

In terms of G, preservation of heritage lighthouses, we preserved ours. We did it with a lot of volunteer labour, which is a much more economical way to do it. The community did that, but the key was that Parks Canada gave us a \$1-a-year lease — a renewable 30-year licence of occupancy, but it only costs us \$1 a year. In our community, again, with such a small population, that was key.

The second thing that was important was that the landlord took on the responsibility for environmental clean-up. Some of these lighthouses will have environmental issues. In this case, it was simple; it was lead paint. Still, because it is in a park, Parks Canada must clean that up, according to their protocol and their policies which, believe me, is an expensive way to do it.

Because we were the tenants, we would have had to do it the way they had to do it, and we could not have afforded that. They took that on, which is important — the environmental clean-up.

Next, they were willing to cooperate with us by allowing a community operation within the park. That was key, so Parks Canada was key.

The other thing in terms of tourism, I think I have already mentioned that our programs — symposiums and whale watching, et cetera — are definitely helping our little community. It is growing now as people have gotten involved and started to understand what it is.

The last point is that, in terms of enriching our lives, this little building has now become like a new theatre. Our writers and filmmakers have a new outlet and they are proud of it. Even the schoolchildren are making movies. I brought some of those to show you, too. It has definitely enriched the life of the community; yet, we are doing it on something that was about to be demolished.

**Senator Hubley:** My question goes back to Ms. Carney. When I listened to your presentation, we had a good trip to the West Coast and it was a different focus than we saw on the East Coast. We thought that was really interesting.

avec les collectivités de l'endroit. Cela signifie que vous devez trouver une manière d'aider ces collectivités à se rendre à cette première étape à laquelle elles peuvent présenter ces idées intéressantes et bien formulées concernant ce qu'elles veulent faire avec les installations.

Beaucoup de collectivités n'ont pas suffisamment d'argent pour le faire, ce qui n'est pas beaucoup d'argent — peut-être qu'elles ont besoin de 1 500 \$ comme nous — ou n'ont peut-être pas le talent dans la collectivité pour le faire. Avant d'obtenir ce document qu'on peut placer entre les mains de différentes personnes, des gestionnaires, il est difficile de tirer parti de la relation. C'est important.

Pour ce qui est du point G, c'est-à-dire la préservation des phares patrimoniaux, nous avons préservé le nôtre. Nous l'avons fait grâce à une grande quantité de travail bénévole, ce qui est une façon beaucoup plus économique de faire les choses. C'est la collectivité qui s'en est chargée, mais l'élément essentiel, c'est que Parcs Canada nous a offert un loyer d'un dollar par année — un permis d'occupation renouvelable de 30 ans, mais qui nous coûte qu'un dollar par année. Dans notre collectivité, encore une fois, vu la si petite taille de notre population, c'était essentiel.

L'autre chose qui était importante, c'est que le propriétaire a assumé la responsabilité de l'assainissement de l'environnement. Certains des phares posent des problèmes sur le plan environnemental. Dans le cas qui nous occupe, c'était simple; c'était de la peinture contenant du plomb. Malgré tout, comme le phare est dans un parc, Parcs Canada doit tout nettoyer, en suivant ses protocoles et ses politiques, ce qui, croyez-moi, est une façon coûteuse de faire les choses.

Comme nous étions locataires, nous aurions dû procéder de la façon dont Parcs Canada devait procéder, et nous n'aurions pas pu nous le permettre. L'organisation s'en est chargé, ce qui est important — l'assainissement de l'environnement.

Ensuite, les gens de Parcs Canada étaient disposés à collaborer avec nous en nous permettant de tenir des activités communautaires dans le parc. Ça a été essentiel, alors Parcs Canada a joué un rôle essentiel.

L'autre chose liée au tourisme... Je pense avoir déjà mentionné le fait que nos programmes — les symposiums et l'observation de baleines, et ainsi de suite — aident assurément notre petite collectivité. Ça prend de l'expansion maintenant, puisque les gens ont commencé à participer et à comprendre de quoi il s'agit.

La dernière chose, c'est que, pour ce qui est d'enrichir notre vie, ce petit bâtiment est maintenant devenu comme un nouveau théâtre. Nos écrivains et nos cinéastes disposent d'un nouvel espace, et ils en sont fiers. Même les élèves de l'école font des films. Je vous en ai apporté quelques-uns pour vous les montrer. Ça a assurément enrichi la vie de la collectivité; pourtant, tout ça est fondé sur quelque chose qui allait être démolé.

**Le sénateur Hubley :** Ma question s'adresse à Mme Carney. J'ai écouté votre exposé, et nous avons fait un bon voyage sur la côte Ouest, et les préoccupations étaient différentes de celles dont on nous a fait part sur la côte Est. Nous avons trouvé ça très intéressant.



One thing we had not heard was the importance of the light station at all times of the day — that, because of its colouring and its positioning, it is essential to aviation and mariners during the day, as well as during times of storms.

The other issue that was brought forward was perhaps because you have such a long coast, there may be some need to look at other light stations along the coast.

Would you comment on that?

**Ms. Carney:** When you say look at other light stations, do you mean add them?

**Senator Hubley:** Other places along the coast that may need a light station.

**Ms. Carney:** First, I am glad you came. When people say the U.S. got rid of their light stations and so did Scotland or something, we have the largest, wildest, roughest coastline in the world — 25,000 kilometres, I think it is.

**The Chair:** We have discovered that the U.S. did not actually get rid of all of its light stations. It got rid of its keepers but it put in search and rescue people.

**Ms. Carney:** They belong to the army; its coast guard is under the army and they have the budget to do that.

**The Chair:** The point is there are still personnel there.

**Ms. Carney:** That is an important point. There are personnel close to the light stations.

The coast is a marine highway. Senator Rompkey made the point that when you talk about British Columbia, they think about Victoria and Vancouver and the big centres, but Senator Patterson was raised in Woss on the coast. There are coastal communities that go from Alaska down, where tens of thousands and more live, and they rely on the marine highway. There are no roads.

There are two roads between Prince Rupert and Vancouver, the Bella Coola Road and Highway 16. You need the marine highway, and for the marine highway, the lightkeepers do all of these services — not just search and rescue and the weather, but the pollution control. You have all heard it and I hope you get a chance to put it into the record.

When they de-staffed our lighthouse, we had a volunteer lightkeeper and he would report to the police on the Saturna resident who made seven trips in one day during the height of the cigarette smuggling to the American island across the way. Some of these lightkeepers work on a police watch. Multi-use them.

Une chose que nous n'avions pas entendue, c'est que la station de phare est importante pendant toute la journée — que, en raison de sa couleur et du lieu où elle se trouve, elle est essentielle à l'aviation et à la navigation pendant la journée comme pendant les tempêtes.

L'autre question qui a été abordée, c'est qu'il pourrait être nécessaire d'examiner la situation d'autres phares le long de la côte, puisque la côte est si longue.

Pouvez-vous faire un commentaire là-dessus?

**Mme Carney :** Lorsque vous parlez d'examiner la situation d'autres stations de phare, voulez-vous dire les ajouter?

**Le sénateur Hubley :** D'autres endroits le long de la côte où il pourrait être nécessaire de construire une station de phare.

**Mme Carney :** Premièrement, je suis heureuse que vous soyez venue. Lorsque les gens disent que les États-Unis se sont débarrassés de leurs stations de phare, comme l'Écosse, ou des choses du genre, dans notre cas, nous avons la plus longue côte du monde — je crois qu'elle fait 25 000 kilomètres — et celle qui est le plus à l'état naturel et la plus accidentée.

**Le président :** Nous avons découvert que les États-Unis ne se sont pas débarrassés de toutes leurs stations de phare, en fait. Ils se sont débarrassés des gardiens, mais ils les ont remplacés par des équipes de recherche et de sauvetage.

**Mme Carney :** Les phares appartiennent à l'armée; la garde côtière relève de l'armée, et elle a le budget nécessaire pour s'occuper des phares.

**Le président :** L'idée, c'est qu'il y a encore du personnel à ces endroits.

**Mme Carney :** C'est un point important. Il y a du personnel près des stations de phare.

La côte est une autoroute maritime. Le sénateur Rompkey a dit que, lorsqu'on parle de la Colombie-Britannique, les gens pensent à Victoria et à Vancouver et aux grands centres, mais le sénateur Patterson a grandi à Woss, sur la côte. Il y a des collectivités côtières à partir de l'Alaska et vers le sud, et des dizaines de milliers de gens y vivent, peut-être plus, et ils ont besoin de cette autoroute maritime. Il n'y a pas de routes.

Il y a deux routes entre Prince Rupert et Vancouver, la route de Bella Coola et la route 16. L'autoroute maritime est nécessaire et, pour cette autoroute, les gardiens de phare assurent tous ces services — pas seulement la recherche et le sauvetage et les prévisions météorologiques, le contrôle de la pollution aussi. Vous l'avez tous entendu dire, et j'espère que vous aurez l'occasion de l'inscrire au compte rendu.

Lorsqu'on a automatisé notre phare, nous avions un gardien de phare bénévole, et il a dénoncé auprès de la police le résident de Saturna qui a fait sept allers-retours dans la journée jusqu'à l'île américaine de l'autre côté pendant la période de pointe de la contrebande de cigarettes. Certains gardiens de phare assurent une surveillance policière. Il faut leur faire jouer plusieurs rôles.



The Coast Guard, I think Senator Murray knows this, is an agency. Do not just say they have to mow the lawn and paint the light building. Use them. At Bamfield, at the Cape Beale lighthouse, a university uses them for ecological studies. Use them for coordinated purposes — police monitoring, environmental monitoring, human trafficking; monitor that because nowhere else in the world do you have such locations.

On East Point, you are where Juan de Fuca Strait comes down from the Pacific Ocean and hits the Georgia Gulf, which goes to Vancouver up to Prince Rupert. You are on the crossroads.

Mr. Blagborne knows I love this story. The Spanish were there long before Captain Vancouver. When the Spanish crew of the *Santa Saturnina* rode around to East Point and looked out on this vast expanse of water, they thought they had found the Northwest Passage — that they would get to either the Mississippi or Hudson's Bay. They were Mexicans and Spaniards. That is a wonderful story. They could not get around the point, but the first European navigator in the area was a Spaniard. They could not get around the point, but the first European navigator in that area was a Spaniard.

So yes, re-staffing lighthouses would be wonderful, but I would multi-purpose them.

**Senator Patterson:** I am happy Ms. Carney was able to be here and present before us on the record. You are not shrinking violet, if I may compliment you.

When you heard about the declaration of the surplus lighthouses, did you speak to the authorities about that and did you get a rationale as to why that was done?

**Ms. Carney:** We are speaking to them through you, I suppose. First, it took us a while to assess what this would do to our act. The mandated department for the Heritage Lighthouse Protection Act is Parks Canada. They have nothing to do with the surplus. It took us a while to say, "What surplus lights?" Then, as it emerged that they are almost all of the lights that are not staffed and which they want to de-staff, which means it would be all of the lights, we were informally trying to figure out what this means. Then the communities in British Columbia started telling us they cannot apply for heritage status; they do not know what it means.

We are actually looking to you to make the positive responses to the government and get them off the list before we can proceed in our role to Parks Canada. Parks Canada is collecting petitions. There are four of us on the committee, because there is a gentleman from Quebec who lives in a lighthouse. We say candidly among ourselves, "How can we go to a community and say 'sign this petition' when they have to have a business plan, they have no idea whether they can spend a lot of money or

La Garde côtière — je pense que le sénateur Murray le sait — est un organisme. Ne vous contentez pas de dire que les gens de la Garde côtière doivent tondre le gazon et peindre le bâtiment du phare. Employez-les. À Bamfield, au phare du cap Beale, une université fait appel à eux pour réaliser des études sur l'environnement. Faites appel à eux pour assurer des fonctions coordonnées — la surveillance policière, la surveillance de l'environnement, de la traite de personnes; il faut surveiller ça, parce qu'il n'y a pas d'autres endroits du genre dans le monde.

East Point est l'endroit où le détroit Juan de Fuca rejoint l'océan Pacifique et le golfe de Georgie, qui va de Vancouver à Prince Rupert. C'est la croisée des chemins.

M. Blagborne sait que j'adore cette histoire. Les Espagnols ont découvert cet endroit bien avant le capitaine Vancouver. Lorsque les membres de l'équipage de la *Santa Saturnina* ont contourné East Point et vu cette vaste étendue d'eau, ils ont pensé avoir trouvé le passage du Nord-Ouest — ils pensaient pouvoir se rendre soit au Mississippi, soit à la baie d'Hudson. C'était des Mexicains et des Espagnols. C'est une histoire extraordinaire. Ils n'ont pas pu contourner la pointe, mais le premier navigateur européen dans la région était espagnol. Ils n'ont pas pu contourner la pointe, mais le premier navigateur européen dans la région était espagnol.

Donc oui, réaffecter du personnel aux phares serait extraordinaire, mais je leur donnerais de multiples tâches.

**Le sénateur Patterson :** Je suis heureux que Mme Carney ait pu se joindre à nous et témoigner pour le compte rendu. Vous n'êtes pas une toute discrète violette, si vous me permettez le compliment.

Lorsque vous avez entendu parler de la déclaration des phares excédentaires, en avez-vous parlé aux autorités et vous a-t-on fourni une justification?

**Mme Carney :** Nous nous adressons aux personnes concernées par votre intermédiaire, je suppose. Au départ, ça nous a pris un bout de temps pour évaluer l'incidence sur notre loi. Le ministère qui détient le mandat relativement à la Loi sur la protection des phares patrimoniaux est Parcs Canada. Parcs Canada n'a rien à voir avec les phares excédentaires. Ça nous a pris un bout de temps pour dire : « Quels phares excédentaires? » Ensuite, lorsqu'il est devenu clair qu'il s'agissait de presque tous les phares automatisés et de ceux qu'on veut automatiser, ce qui veut dire que ce serait tous les phares, nous avons essayé de façon informelle de voir ce que ça voulait dire. Ensuite, les collectivités de la Colombie-Britannique ont commencé à nous dire qu'elles ne pouvaient pas demander le statut patrimonial; elles ne savent pas ce que cela signifie.

Nous nous adressons en fait à vous pour que vous puissiez fournir les réponses positives au gouvernement et enlever ces phares de la liste avant que nous jouions notre rôle auprès de Parcs Canada. Parcs Canada recueille les pétitions. Nous sommes quatre au comité, parce qu'il y a un monsieur du Québec qui vit dans un phare. Entre nous, nous nous disons candidement : « Comment pouvons-nous nous adresser à une collectivité et lui dire de signer la pétition alors qu'il faut qu'elle ait un plan

whether they will get the light, or whether they are to maintain and operate a navigation light?" Communities do not know what to do.

Clean up the surplus list — get the surplus lighthouses off the list — and then we can take a look and, in the 18 months left, see how many communities we can get to sign petitions to save the lights. Right now, we are derailed. Derailed is not appropriate, Senator Murray, for a Maritime analogy — we are scuttled.

**Senator Raine:** Thank you very much for your presentation. Mr. Blagborne gave us a wonderful example. Do you think your experience could be duplicated for other lighthouses in the Maritimes, for instance, or for other communities where there is a bona fide surplus lighthouse?

**Ms. Carney:** It does not have to be surplus. It can be just a lighthouse. You do not have to be surplus.

**Senator Raine:** We want designation of lighthouses, whether they are operational or not, as iconic heritage structures. Is anyone doing that?

**Ms. Carney:** We were supposed to do that under the Heritage Lighthouse Protection Act. That was the process for a community to ask that their lighthouse be designated heritage. Then whoever owned it was responsible for looking after it.

The heritage aspect can proceed. It is the putting lighthouses on the surplus list that has "befogged" everyone because they do not know what their responsibilities are.

In terms of whether other communities can do it, it helps if you have a Richard Blagborne to help organize this. I have said that the fog alarm building — the fabulous FAB for which we have newsletters and everything — is a good example of how things can work if you have a cooperative government agency, \$1 a year, volunteers and federal money. We looked at it and we were all seniors. Therefore, we could try for a New Horizons for Seniors grant and heritage grants. We have high school students Mr. Blagborne had working.

Yes, you could do that. The valuable work that Mr. Blagborne and the volunteers have done is to help develop the guidelines that he has just given you on how to make this work.

**The Chair:** Is Mr. Blagborne available for our consultation?

**Ms. Carney:** For a fee — I am his business manager. He does too much volunteer work, according to his wife.

d'affaires, qu'elle ne sait pas du tout si elle peut dépenser beaucoup d'argent ou si elle va obtenir le phare, ou encore si on attend d'elle qu'elle entretienne et exploite un phare de navigation? » Les collectivités ne savent pas quoi faire.

Supprimez la liste des phares excédentaires — enlevez les phares excédentaires de la liste —, et après, nous pourrions regarder ce qui se passe et, dans le délai de 18 mois qui reste, voir combien de collectivités nous pouvons convaincre de signer des pétitions visant à conserver les phares. Pour l'instant, on nous a fait dérailler. Ce n'est pas la bonne expression, sénateur Murray; pour utiliser une métaphore maritime — on nous a torpillés.

**Le sénateur Raine :** Merci beaucoup de votre exposé. M. Blagborne nous a donné un excellent exemple. Croyez-vous que votre expérience puisse être reproduite dans le cas d'autres phares, dans les Maritimes, par exemple, ou dans d'autres collectivités où il y a un phare qui est vraiment excédentaire?

**Mme Carney :** Ça n'a pas besoin d'être un phare excédentaire. Ça peut être n'importe quel phare. Il n'a pas à être excédentaire.

**Le sénateur Raine :** Nous voulons que les phares soient désignés, qu'ils soient fonctionnels ou non comme étant des structures patrimoniales emblématiques. Est-ce que quelqu'un s'en occupe?

**Mme Carney :** Nous étions censés le faire dans le cadre de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux. Il y avait un processus qu'une collectivité devait suivre pour demander la désignation de son phare comme phare patrimonial. Ensuite, quiconque possédait le phare était responsable de s'en occuper.

Le volet patrimonial peut être appliqué. C'est le fait d'inscrire les phares sur la liste excédentaire qui a « embrumé » les esprits, parce que les gens ne savent plus quelles sont leurs responsabilités.

Pour ce qui est de savoir si d'autres collectivités peuvent faire la même chose, ça aide si un Richard Blagborne est là pour vous aider à organiser tout ça. J'ai déjà dit que le bâtiment du sifflet de brume — ce fabuleux bâtiment au sujet duquel nous avons un bulletin et toutes sortes de choses — est un bon exemple de la façon dont les choses peuvent fonctionner si l'on dispose de la collaboration d'un organisme gouvernemental, d'un dollar par année, de bénévoles et de fonds provenant du gouvernement fédéral. Nous avons examiné la situation, et nous étions tous des personnes âgées. Ainsi, nous pouvions essayer d'obtenir une subvention dans le cadre du programme Nouveaux Horizons pour les aînés ou des subventions du patrimoine. Il y avait des étudiants du secondaire que M. Blagborne faisait travailler.

Oui, vous pourriez le faire. Le précieux travail que M. Blagborne et les bénévoles ont fait, c'est d'élaborer les lignes directrices qu'il vient de vous communiquer quant à la façon de faire en sorte que ça fonctionne.

**Le président :** Est-ce que M. Blagborne est disponible pour consultation?

**Mme Carney :** Moyennant certains honoraires — je suis son agente. Il fait trop de bénévolat, d'après sa femme.



**Senator Raine:** If the lighthouses are deemed by the community to be designated as heritage because they are declared surplus, do they now need to go through the real property and charge market value?

**Ms. Carney:** Yes, that is one of the hang-ups. If it is on the surplus list, the Treasury Board rules say it has to be market value and they back off. I just want to make the point that it does not even have to be heritage; you do not have to wait four or five years to find out if your structure is heritage. The community needs to express an interest in the fog alarm building or at Sheringham Point. There is the tower, and then there is the building attached to it, which might be a tourist vendor place. It might be a place where you buy postcards. Peggy's Cove had Canada Post in the tower until they moved it recently, I understand.

You can use facilities on a light station that are not being used for the active light part for community purposes. That is what the act was to encourage.

At the end of the day, FAB may never be a heritage building. We will petition, if that is what we do. They might say it does not meet the criteria for heritage, but the community still has it. It is a way of getting unused facilities and community involvement into facilities that are not being used. Those are real surplus facilities. Our point is that an active navigation aid is not surplus.

**Mr. Blagborne:** I was pleased to respond to the senator in that I am also a sailor and I paid my way through university working on the tugboats. I know a lot of the lights on the West Coast. It is not an easy thing to say off the top that they could all be used for things, because it depends on the community close by, where they are, what the costs would be of actually trying to do something and so on. You have to assess them all individually.

The other point I tried to make in my presentation was that "heritage" means different things to communities than it may mean to FHBRO, Federal Heritage Buildings Review Office, or agencies that are particularly interested in defining buildings of particular architectural heritage merit or whatever. As far as we are concerned, even the little simple structure we are talking about, which is not FHBRO-rated, is a heritage building to us. It is important to our community and we wanted to do something with it. We have saved it and the community is delighted we have done it and so are the visitors who come to the island.

**Ms. Carney:** Can I ask Robert Square to comment because he has direct experience with that?

**Le sénateur Raine :** Si une collectivité détermine que son phare est désigné phare patrimonial, mais qu'il est déclaré excédentaire, faut-il que le phare devienne un bien immobilier et soit vendu selon sa valeur marchande?

**Mme Carney :** Oui, c'est l'un des problèmes. Si le phare figure sur la liste des phares excédentaires, selon les règles du Conseil du Trésor, il faut tenir compte de la valeur marchande et les gens se désintéressent. Je veux simplement souligner qu'il n'est même pas nécessaire qu'il s'agisse d'un phare patrimonial; il n'est pas nécessaire d'attendre quatre ou cinq ans pour savoir si le bâtiment fait partie du patrimoine. Il faut que la collectivité exprime un intérêt à l'égard du bâtiment du sifflet de brume ou de Point Sheringham. Il y a la tour, puis il y a le bâtiment attenant, qui pourrait devenir une boutique de souvenirs. Ça pourrait être un endroit où on achète des cartes postales. À Peggy's Cove, il y avait un bureau de Postes Canada dans la tour jusqu'à tout récemment, d'après ce que j'ai entendu dire.

On peut utiliser les installations d'une station de phare qui ne sont pas utilisées en rapport avec la fonction du phare à des fins communautaires. C'est ce que la loi visait à encourager.

Au bout du compte, il se peut que le bâtiment du sifflet de brume de l'île Saturna ne devienne jamais un bâtiment patrimonial. Nous allons présenter une pétition, si c'est nécessaire. On va peut-être nous répondre que le bâtiment ne respecte pas les critères d'inscription au patrimoine, mais la collectivité l'aura encore. Il s'agit d'une manière d'obtenir les installations inutilisées et de faire en sorte que la collectivité s'occupe des installations qui ne sont pas utilisées. Dans ce cas-ci, il s'agit vraiment d'installations excédentaires. L'idée que nous voulons communiquer, c'est qu'une aide à la navigation qui est en fonction n'est pas quelque chose d'excédentaire.

**M. Blagborne :** J'étais content de répondre au sénateur, parce que je suis aussi marin et que j'ai payé mes études universitaires en travaillant sur les remorqueurs. Je connais beaucoup des phares de la côte Ouest. On ne peut pas vraiment affirmer facilement que tous ces phares pourraient être utilisés pour quelque chose, parce que ça dépend de la collectivité qui est à proximité, de l'endroit où le phare est situé, de la somme qu'il en coûterait pour essayer de faire quelque chose et ainsi de suite. Il faut évaluer les cas individuellement.

L'autre idée que j'ai essayé de communiquer dans mon exposé, c'est que le sens du terme « patrimoine » peut être différent pour les collectivités et pour le BEEFP, le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine, ou encore pour les organismes qui s'intéressent particulièrement à désigner les édifices qui ont une valeur patrimoniale et architecturale particulière ou quelque chose du genre. Pour nous, même le petit bâtiment simple dont nous parlons, qui n'a pas été évalué par le BEEFP, est un bâtiment patrimonial. Il est important pour notre collectivité, et nous voulions en faire quelque chose. Nous l'avons préservé, et les gens de la collectivité sont très heureux que nous l'ayons fait, comme les visiteurs qui viennent sur l'île.

**Mme Carney :** Puis-je demander à Robert Square de dire quelque chose, puisqu'il a une expérience personnelle à cet égard?



**Robert Square, Chair, Cove Island Lightstation Heritage Association:** We have plans at Cove Island, which is on the Great Lakes. It is at the point where Lake Huron and Georgian Bay meet. The light station is about 150 years old, built the same time as Race Rocks, one of the 10 Imperial towers.

We are looking at pretty much what Mr. Blagborne has done out in Saturna. We are looking beyond the light station as a navigational aid and want to bring it alive with the stories, the histories of Canada, the histories of the lightkeepers themselves for shipping and shipwrecks. There are amazing stories. It is a small house, approximately 30 feet by 24 feet. Second lightkeeper David McBeath and his wife, Mary Jane, had 10 kids, and one winter they ran out of food.

We are looking at bringing these stories and education alive and getting people excited. We have had young kids who have come out there and they think it is an amazing place. We get involved with educational institutions and courses. Ecotourism is another big factor; we can utilize that facility to help preserve and protect it.

**Ms. Carney:** Remember the Spanish story I was telling you about? All of that area of the coast has Spanish names. The Spanish embassy here in Ottawa funded two videos for our fog alarm building. One of them funded the schoolchildren making a map of the southern Gulf Islands with all the original Spanish names. The video shows the students talking about it. Georgia Strait had a grand Spanish name and all of the other islands still have names like Valdes and Malaspina. Alberni was named after Don Pedro de Alberni, the Spanish commandant at Nootka. It changed their world when the students changed the names. The Spanish embassy was thrilled to do it. It did not cost them much, but officials could report back to Madrid that this is what they had done and they have offered to do it again. Mr. Blagborne is meeting with them tonight.

**Mr. Blagborne:** Yes, I am meeting with them tonight. One thing I did not mention is that one of the other activities we have created in this building is — because we do storytelling and our tourist season is just in the spring, fall and summer — in the wintertime, the building converts to a production studio where we make videos, little vignettes.

If you go to our website, we have actually two websites but the one you would like to look at is [www.exploresaturna.com](http://www.exploresaturna.com). You can look at some of these locally made little productions. These vignettes are three minutes or so, and you will soon be able to see the two Spanish videos.

These videos were not made by people we hired from Vancouver to do them. They are the local videos we did and the people are proud of them. The Spanish who came to visit us

**Robert Square, président, Cove Island Lightstation Heritage Association :** Nous avons des plans, à l'île de Cove, qui se trouve dans les Grands lacs. Le phare se trouve sur la pointe où le lac Huron devient la baie Georgienne. Il a environ 150 ans, et il a été construit en même temps que le phare de Race Rocks; c'est l'une des 10 tours impériales.

Nous envisageons quelque chose de très semblable à ce que M. Blagborne a fait à Saturna. Nous regardons au-delà du phare et de l'aide à la navigation, et nous voulons faire vivre l'endroit en racontant les histoires, les événements qui font partie du passé du Canada, les histoires des gardiens de phare eux-mêmes en ce qui concerne les bateaux et les naufrages. Il y a des histoires extraordinaires. C'est une petite maison, d'à peu près 30 pieds sur 24. Le deuxième gardien de phare, David McBeath, a eu dix enfants avec sa femme, Mary Jane, et, un hiver, ils ont manqué de nourriture.

Nous aimerions faire vivre ces histoires et ces connaissances et susciter l'enthousiasme chez les visiteurs. Il y a de jeunes enfants qui sont venus là-bas et qui ont trouvé l'endroit extraordinaire. Nous avons des initiatives auxquelles participent des établissements d'enseignement et en rapport avec des cours. L'écotourisme est un autre facteur important; nous pouvons utiliser l'installation pour contribuer à préserver et à protéger l'endroit.

**Mme Carney :** Vous vous rappelez cette histoire espagnole dont je vous parlais? Toute cette région de la côte porte des noms espagnols. L'ambassade d'Espagne, qui est ici, à Ottawa, a financé deux vidéos pour notre bâtiment du sifflet de brume. Dans le cadre de l'un de ces projets, des élèves ont fait une carte des îles Gulf du Sud sur laquelle figurent les noms espagnols du début. On voit les élèves en parler dans la vidéo. Le détroit de Géorgie porte sur cette carte un magnifique nom espagnol, et toutes les autres îles ont encore des noms comme Valdes et Malaspina. Alberni a été nommé d'après Don Pedro de Alberni, le commandant espagnol qui était à Nootka. Le monde de ces étudiants a changé lorsqu'ils ont remplacé les noms. L'ambassade d'Espagne était très enthousiasmée par ce projet. Ça ne lui a pas coûté grand-chose, mais les représentants ont pu faire état de ce qu'ils avaient fait à Madrid, et ils ont offert de recommencer. M. Blagborne va les rencontrer ce soir.

**M. Blagborne :** Oui, je vais les voir ce soir. Une chose que je n'ai pas mentionnée, c'est que l'une des autres activités que nous avons organisées dans ce bâtiment — parce que nous racontons des histoires et que notre saison touristique ne dure que pendant le printemps, l'automne et l'été —, c'est que, pendant l'hiver, le bâtiment se transforme en studio de production où nous réalisons des vidéos, de petits sketches.

Si vous visitez notre site web — nous en avons deux, en fait, mais vous devriez visiter [www.exploresaturna.com](http://www.exploresaturna.com). Vous pouvez y voir ces petites productions locales. Ce sont des sketches qui durent à peu près trois minutes, et vous allez bientôt pouvoir regarder deux vidéos en espagnol.

Ces vidéos n'ont pas été faits par les gens de Vancouver que nous avons embauchés pour les réaliser. Il s'agit de vidéos faites localement, et les gens en sont fiers. Les Espagnols qui sont venus

were delighted to find there was a pocket of Spanish enthusiasts out there on the West Coast, and I think we will be doing more with them.

That is another way we enrich the islanders' lives through the use of this simple facility.

**The Chair:** Before I go to Senator Murray, I am wondering if a template could be done. We have come across other sites that are roughly similar, but people have problems. I can think of Low Point in Nova Scotia, for example, where there is a group that wants to take it over and has a rough plan in mind, but cannot get the initial capital. Capital is a problem.

I am also thinking about Crow Head, near Twillingate, where the same thing is happening. The municipality owns it; the province took it over and gave it to the municipality. There is a development association that is actively working. They are accessing ACOA, Atlantic Canada Opportunities Agency, funds so different people are in different stages.

What comes to my mind is some sort of template that people could refer to. This is an example of something that worked, and it draws together all the various issues — money, plan, clientele, bringing together the stakeholders and so on.

What I am really asking is if we could have some kind of template, but I do not know if that is possible.

**Mr. Blagborne:** I would like to comment on that. I hope Ms. Carney does not mind.

A great deal of work I have done is to work with Parks Canada, who is our tenant. Since they will be directly involved in the Heritage Lighthouse Protection Act and trying to do something with these lighthouses — and I think they are not quite sure yet what that means — I think your idea is a wonderful idea, that there be some kind of a template that we develop, but Parks Canada should be part of that.

If the communities, Parks Canada and other people who have skills and interests could cooperate to do something that could be used as a template — something to help communities make these assessments, help them identify where they can get funding, et cetera — that would be an extremely useful thing from the point of view of the communities.

**Ms. Carney:** Parks Canada will say it does not have any money but the Government of Canada must have money somewhere to do that.

**The Chair:** Treasury Board.

**Ms. Carney:** It does not fund those kinds of things but, yes, there should be a template. Some of the early work on this project was funded out of my Senate budget, to see if it was feasible. Yes, you can do that.

nous rendre visite ont été très contents de découvrir qu'il y avait un petit groupe d'amateurs de culture espagnole sur la côte Ouest, et je pense que nous allons faire encore des choses avec eux.

Voilà une autre façon d'enrichir la vie des gens de l'île grâce à l'utilisation de ces simples installations.

**Le président :** Avant de céder la parole au sénateur Murray, je me demande s'il serait possible de créer un modèle. Nous avons vu d'autres endroits qui sont à peu près dans la même situation, mais les gens ont des problèmes. Je pense à Point Low, en Nouvelle-Écosse, par exemple, où il y a un groupe qui veut s'occuper de l'endroit et qui a un plan général en tête, mais qui n'arrive pas à trouver le capital de départ. Le capital est une chose qui pose problème.

Je pense aussi à Crow Head, près de Twillingate, où la même chose est en train de se produire. C'est la municipalité qui est propriétaire des installations; la province les a reprises et les a remises à la municipalité. Il y a une association de développement qui travaille activement sur ce dossier. Elle a accès à des fonds de l'APECA, l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique, et différentes personnes en sont donc à différentes étapes.

Ce qui me vient à l'esprit, c'est une espèce de modèle que les gens pourraient consulter. Il s'agit d'un exemple de quelque chose qui a fonctionné, et cet exemple regroupe tous les enjeux différents : l'argent, la planification, la clientèle, le rassemblement des intervenants et ainsi de suite.

Ce que je vous demande, en fait, c'est s'il serait possible que nous ayons une espèce de modèle, mais je ne sais pas si c'est le cas.

**M. Blagborne :** J'aimerais formuler un commentaire là-dessus, si cela ne dérange pas Mme Carney.

Une grande partie de mon travail a consisté à collaborer avec Parcs Canada, notre locataire. Comme cette agence sera directement concernée par la Loi sur la protection des phares patrimoniaux et qu'elle devra tenter de faire quelque chose avec ces phares — et je crois qu'elle ne sait pas encore tout à fait ce que cela signifie —, j'estime que votre idée d'élaborer une certaine forme de modèle est une idée merveilleuse, mais Parcs Canada doit jouer un rôle là-dedans.

Si les collectivités, Parcs Canada et les personnes qui possèdent des compétences et qui sont intéressées par la question pouvaient collaborer à l'élaboration de quelque chose qui pourrait être utilisé comme modèle — un document qui aiderait les collectivités à effectuer des évaluations, à trouver des sources de financement et cetera —, cela serait extrêmement utile pour les collectivités.

**Mme Carney :** Les gens de Parcs Canada vous diront qu'il n'ont pas d'argent, mais le gouvernement du Canada doit avoir quelque part les sommes nécessaires à cette fin.

**Le président :** Le Conseil du Trésor.

**Mme Carney :** Il ne finance pas ce genre de choses, mais, oui, faudrait qu'un modèle soit créé. Quelques-uns des premiers travaux relatifs à ce projet — des études de faisabilité — ont été financés à même mon budget de sénateur. Oui, on peut faire cel



**Mr. Blagborne:** May I make one last point? If you are talking about money, in the beginning, Parks Canada was concerned that this project might be a burden for them. However, now that the project is becoming a success, they have done very well.

We have a very interesting enhancement to a national park, which is being run by volunteers, which was built by volunteers, and which expresses the community in a way that makes the visit to the park far more interesting. It is an asset for them that they did not have to pay a lot for, in the sense they got all of our volunteer labour.

There has to be a way, when we have these discussions about how to encourage this kind of assessment, to help Parks Canada realize there is real value in their participation.

**Ms. Carney:** I would say DFO could also fund that kind of work. Parks Canada owns some of the lighthouses, but the main ones are DFO. Parks Canada should be able to fund the development of some kind of template that can be used by other agencies.

**Senator Murray:** I do not want to belabour this issue of the designation of surplus lighthouses, but just to say that when we passed this act — in particular, subsection 8(1), requiring that any minister who has lighthouses under his or her control had to maintain and make available a list that he or she considers to be surplus within two years — we expected that they would put out a short list of inactive lighthouses as a first step.

**Ms. Carney:** Inactive lights.

**Senator Murray:** Then community groups could look at those and decide whether they were interested in pursuing the matter to have it designated for heritage purposes.

Instead of that, Fisheries and Oceans, mostly, designated all of the inactive lights and almost all of the active lighthouses as surplus, thereby throwing the whole process into confusion, sabotaging it, I believe — certainly overwhelming it.

I simply make the point that I hope this committee will take a strong stand on that matter and demand that the active lighthouses be removed now from the surplus list — and that they go back to the drawing board so that community groups will be able to proceed in some orderly fashion without this surplus designation hanging over their heads.

Wherever we went, whether in Newfoundland and Labrador or in British Columbia, we were told of the important functions that the lightkeepers perform. The anomaly is that when you confront the Coast Guard with these matters, their answer is: That is fine, but heritage and tourism are not our mandate. Weather is not our mandate. That is Environment Canada or NAV CANADA or someone. Ecology is not our mandate; that is someone else's mandate. Why do you expect us to pay the freight for these activities?

**M. Blagborne :** Puis-je faire un dernier commentaire? Comme vous parlez d'argent, je mentionnerai que, au départ, Parcs Canada se préoccupait du fait que ce projet puisse devenir un fardeau. Cependant, à présent que le projet commence à donner de bons résultats, on peut dire que Parcs Canada a fait du très bon travail.

Nous avons mis en oeuvre un projet très intéressant de mise en valeur d'un parc national. Ce projet, élaboré et exécuté par des bénévoles, est l'expression de la collectivité, et rend la visite du parc beaucoup plus intéressante. Il s'agit d'un élément d'actif qui n'a pas coûté très cher à acquérir, si l'on tient compte de la grande contribution des bénévoles.

Il doit exister une façon, lorsque nous discutons de la façon d'encourager ce type d'évaluation, d'amener Parcs Canada à prendre conscience du fait que sa participation a une réelle valeur.

**Mme Carney :** J'avancerais que le MPO pourrait également financer les activités de ce genre. Parcs Canada est propriétaire de quelques phares, mais les principaux appartiennent au MPO. Parcs Canada devrait être capable de financer l'élaboration d'une certaine forme de modèle pouvant être utilisé par d'autres agences.

**Le sénateur Murray :** Je ne veux pas m'appesantir sur la question de la désignation des phares excédentaires, mais je tiens simplement à mentionner que, lorsque la loi a été adoptée — plus particulièrement le paragraphe 8(1), selon lequel tout ministre devait, pendant deux ans, tenir et rendre accessible au public la liste des phares dont il a la charge et qu'il juge excédentaires —, nous nous attendions à ce que, d'abord et avant tout, on publie une brève liste des phares inutilisés.

**Mme Carney :** Les phares inutilisés.

**Le sénateur Murray :** Ensuite, les groupes communautaires pourraient examiner cette liste et déterminer s'ils sont intéressés à prendre les mesures nécessaires pour que tel ou tel phare soit désigné comme phare patrimonial.

Au lieu de cela, tous les phares inutilisés et presque tous les phares utilisés ont été désignés — principalement par le MPO — comme phares excédentaires, ce qui a eu pour effet de semer la confusion quant à l'ensemble du processus, et, à mes yeux, de le saboter — à coup sûr, cela a surchargé le processus.

Je veux simplement souligner que je souhaite que le comité adopter une position claire sur cette question, et qu'il demande que les phares utilisés soient retirés sur-le-champ de la liste des phares excédentaires, et que le MPO reparte à zéro de manière à ce que les groupes communautaires puissent procéder de façon quelque peu méthodique, sans que l'épée de Damoclès de la désignation des phares excédentaires ne pende au-dessus de leur tête.

Partout où nous sommes allés, que ce soit à Terre-Neuve-et-Labrador ou en Colombie-Britannique, on nous a dit à quel point le rôle que jouent les gardiens de phare est important. Ce qui est bizarre, c'est que, lorsqu'on discute de ces questions avec des gens de la Garde côtière, ils nous disent que tout cela est très bien, mais que le patrimoine et le tourisme ne sont pas des questions qui relèvent de leur mandat. Ils disent que les questions relatives au climat relèvent non pas de leur mandat, mais de celui d'Environnement Canada, de NAV CANADA ou d'une autre organisation. Ils disent que l'écologie relève non pas de leur



I discovered the Coast Guard is a special operating agency. You will recall how those were set up, and there are a number of them across the government. The essence of the special operating agencies is that they are supposed to have much more flexibility than a conventional department of government.

That is a matter we can explore to see whether the lighthouses, under the Coast Guard, could have a horizontal mandate, and that they could recoup the money from the appropriate departments for doing what they do. We can pursue that.

The other question that arises — and your eyes will glaze over, Ms. Carney, when I mention the words “machinery of government.” Do you remember that?

**Ms. Carney:** Yes.

**Senator Murray:** On the machinery of government issue, one is whether the Coast Guard is a good fit with Fisheries and Oceans. It came out of the Department of Transport, as I recall, and went to Fisheries and Oceans. Some people whom we met have said perhaps it belongs in Public Safety, or under National Defence or somewhere else.

One person we met privately from the Coast Guard said: We are a tenant, and Fisheries and Oceans is a slum landlord. What he was saying is that the Coast Guard is at the bottom of the pecking order in DFO.

Do you have a view as to whether the Coast Guard ought to be somewhere other than where we put it a few years ago?

**Ms. Carney:** Senator Murray is referring to our mutual experience in Parliament — Senator Rompkey would have been part of that debate, too — where we thought we would solve the problems of the Coast Guard by moving it out of the huge Department of Transport and into the Department of Fisheries and Oceans, which also had ships and things like that, and there would be a community of interest.

It has not worked to date because the culture of the Coast Guard has not changed. They do not really want to look after people. Most of the search and rescue of the Coast Guard is done by auxiliary volunteers who provide their own boats and much of their own gas.

I think the answer lies more in the multitasking concept and the idea that the Coast Guard is a special operating agency that has been set up to be more flexible. DFO already charges Environment Canada for some of the weather information —

mandat, mais de celui d'une autre organisation, et qu'ils ne veulent pas que l'on s'attende à ce qu'ils assument les frais des activités liées à ces questions.

J'ai découvert que la Garde côtière est un organisme de service spécial. Il existe un certain nombre d'organismes de ce genre au sein du gouvernement, et vous vous rappelez la manière dont ils ont été établis. La particularité des organismes de services spéciaux, c'est qu'ils sont censés être plus souples qu'un ministère proprement dit.

Il s'agit d'une question que nous pouvons étudier afin de déterminer si les phares, qui relèvent de la Garde côtière, pourraient faire l'objet d'un mandat horizontal, ce qui permettrait à la Garde côtière d'aller récupérer auprès des ministères appropriés les sommes qu'elle engage dans ses activités liées aux phares. Nous pouvons étudier cette question.

Cela soulève une autre question, qui concerne l'appareil gouvernemental. Je sais que la seule mention du terme « appareil gouvernemental » va faire bâiller Mme Carney. Vous vous rappelez cela?

**Mme Carney :** Oui.

**Le sénateur Murray :** La question touchant l'appareil gouvernemental consiste à déterminer si la Garde côtière est bien à sa place au sein de Pêches et Océans. Si je me souviens bien, la Garde côtière relevait du ministère des Transports, puis sa responsabilité a été transférée au MPO. Certaines personnes que nous avons rencontrées nous ont dit qu'elles devraient peut-être relever du ministère de la Sécurité publique, de la Défense nationale ou d'un autre ministère.

Nous avons rencontré en privé un membre de la Garde côtière, qui nous a dit que la Garde côtière était un locataire, et que Pêches et Océans était un propriétaire de taudis. Ce que voulait dire cette personne, c'est que la Garde côtière était au bas de l'échelle hiérarchique du MPO.

Avez-vous une opinion sur la question de savoir si la Garde côtière devrait relever d'un ministère autre que celui sous l'autorité duquel on l'a placée il y a quelques années?

**Mme Carney :** Le sénateur Murray fait allusion à un débat auquel nous avons participé ensemble au Parlement — le sénateur Rompkey y participait également, je crois — et au cours duquel nous pensions régler les problèmes de la Garde côtière en la déplaçant de l'énorme ministère des Transports au ministère de Pêches et des Océans, ministère qui s'occupe également de bateaux et de choses du genre et qui a des intérêts en commun avec la Garde côtière.

À ce jour, cela n'a pas fonctionné parce que la culture de la Garde côtière n'a pas changé. Elle ne veut pas vraiment s'occuper des gens. La plupart de ses activités de recherche et sauvetage sont effectuées par des bénévoles auxiliaires fournissant leur propre bateau et leur propre carburant pour l'essentiel.

Je pense que la réponse réside davantage dans la notion de multitâches et celle selon laquelle la Garde côtière est un organisme de service spécial dont la nature consiste à être plus souple qu'un ministère. Le MPO facture déjà certains de

some of those services are paid for. Therefore, the nucleus model is already there. Change or expand the mandate to include all these other associated government uses and charge the other agencies for the policing, the pollution, the human trafficking and all the other functions that people on the lights can provide. That is better than moving it. Moving it out of DFO to Public Safety will not change anything. Examine whether the Coast Guard mandate as an agency has the flexibility to do these other jobs, and build up the Coast Guard so it is not the basement tenant of a slum landlord but something that has more capacity, more funds and more pride.

**Senator Murray:** Going along with this idea of, you have put it as multi-tasking, it was suggested to us several times that perhaps additional training and equipment could be given to the lightkeepers for these purposes. We were told, of course, that on the contrary, the Coast Guard has been going in the opposite direction, taking equipment away from them, such as their boats, for example, and taking responsibilities away from them.

**Ms. Carney:** Downgrading the weather reports to the mariners, for example. Yes, I think that is the way to go. The Canadian Coast Guard is, in essence, a very proud agency with an enormously heroic past and role that they have fulfilled. Let us build up the Coast Guard. The people who serve in the Coast Guard on the water and in the field, particularly on the water, are very dedicated to their jobs. Let us build up the Coast Guard, expand their mandate to add these things and ensure they are adequately funded. As you know, there is always money in government for something like this. That would be more effective than changing the stationery one more time.

**The Chair:** Are there further questions?

**Senator Raine:** It is obvious to me that once you de-staff a lighthouse, deterioration of the building sets in immediately.

**Ms. Carney:** Yes.

**Senator Raine:** We have seen in the Maritimes where these iconic lighthouses are being neglected to the point of being shameful.

**Ms. Carney:** It is demolition by neglect.

**Senator Raine:** Yes. Do you think there is a way of putting something in place — maybe it just needs to be a policy — whereby in the transition between being unmanned and being taken over by someone, that there be a caretaker and one cannot just abandon them? I do not know.

The big question, the elephant in the room, is who will pay for something like that — the Coast Guard will tell you they can have a light on a stick to do the same job. We can look at the picture

renseignements météorologiques qu'il fournit à Environnement Canada — certains de ces services sont payants. Par conséquent, le germe du modèle existe déjà. Il s'agit à présent de modifier le mandat ou d'en accroître la portée pour qu'il englobe toutes les autres utilisations connexes par d'autres ministères, et que les services de maintien de l'ordre, de lutte contre la pollution, contre le trafic humain et toutes les autres tâches que les gardiens de phare peuvent assumer soient facturées aux autres agences. Une telle solution est plus avantageuse que le transfert de la responsabilité de la Garde côtière. Le fait de déplacer la Garde côtière du MPO à Sécurité publique ne changerait rien. Il s'agit plutôt d'examiner si la Garde côtière a un mandat qui lui procure la souplesse d'effectuer ces autres tâches, et de la renforcer de manière à ce qu'elle soit non pas la locataire d'un sous-sol dans l'immeuble d'un propriétaire de taudis, mais une organisation qui a plus de capacités, plus de fonds et plus de fierté.

**Le sénateur Murray :** Pour poursuivre sur la notion de multitâches, comme vous l'avez nommée, on nous a laissé entendre à plusieurs occasions qu'une formation et du matériel supplémentaires pourraient être fournis aux gardiens de phare afin qu'ils puissent assumer de telles tâches. On nous a dit, bien sûr, que la Garde côtière avait fait le contraire — elle leur a retiré du matériel, par exemple leurs bateaux, et leur a retiré certaines responsabilités.

**Mme Carney :** Par exemple en confiant les bulletins météorologiques aux marins. Oui, je crois que c'est la voie à suivre. Par sa nature même, la Garde côtière canadienne est un organisme qui a beaucoup de fierté, qui a un passé héroïque et qui a joué un rôle d'une énorme importance. Renforçons la Garde côtière. Les personnes qui exercent des fonctions au sein de la Garde côtière, sur la mer et sur la terre, surtout sur la mer, font leur travail avec beaucoup de dévouement. Renforçons la Garde côtière, accroissons la portée de son mandat pour qu'il englobe ces choses et veillons à ce qu'elle reçoive un financement adéquat. Comme vous le savez, un gouvernement a toujours de l'argent pour des choses du genre. Cela serait plus efficace que d'effectuer un autre changement d'ordre administratif.

**Le président :** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Raine :** À mes yeux, il est évident qu'un phare commence à se détériorer dès qu'on l'automatise.

**Mme Carney :** Oui.

**Le sénateur Raine :** Dans les provinces Maritimes, des phares emblématiques ont été laissés à l'abandon de manière proprement honteuse.

**Mme Carney :** C'est de la destruction par la négligence.

**Le sénateur Raine :** Oui. Croyez-vous qu'il y a un moyen de mettre quelque chose en place — peut-être une simple politique — qui ferait en sorte que, entre le moment où un phare est non gardé et où il est pris en charge par quelqu'un, une personne soit désignée pour s'en occuper de manière à ce qu'il ne soit pas laissé à l'abandon? Je ne sais pas.

La grande question — l'éléphant dans la pièce — est celle de savoir qui paiera pour quelque chose du genre. La Garde côtière vous dira qu'une ampoule au bout d'un bâton pourrait faire



there, Sheringham Point, with that light station that is active but the Coast Guard would say, "Bulldoze the building and put a light on a stick."

**Ms. Carney:** I will not get into that. If they have dumped 1,000 lights and 494 of them are active navigation beacons like that, it will cost a great deal of money to go to all the coasts and put a light on a stick. In many cases, it is better to use what they have.

Thinking of Amphitrite on the West Coast, I am sure they could start a cooperative venture with Ucluelet to use part of the facility when there are people on it who would help restore it like we did so they could, in fact, have access and operate the light. I am not ruling that out. Under the heritage law, they can do that. There is nothing to prevent DFO from doing that with the existing rules.

However, just to walk away and dump them and determine they are surplus lights that have to be sold in three years and, in the meantime, the buildings collapse as they are — Race Rocks is a good example. The tower is crumbling because, once you turn the heat off in a cement tower, it falls apart. It does not have to be a lightkeeper who keeps the heat on; it can be someone else who is mandated to do so.

I am saying that DFO has blindsided us, befogged us with the surplus light issue. Remove the surplus light issue back to the inactive lights, which was what the act was designed for, and proceed with the heritage preservation and the existing program that DFO has to divest itself of surplus outbuildings and inactive lights and things like that. There is nothing to prevent one from doing that.

At the end of the day, DFO must accept some responsibility for maintaining the lights. Our argument is that local communities are happy to help if they are given an opportunity to do so. Our little island raised \$3,500 or more so far for this —

**Mr. Blagborne:** Try \$53,000.

**Ms. Carney:** That was through government grants and that. Money on the island —

**Mr. Blagborne:** Money on the island is about \$6,500.

**Ms. Carney:** That is on our little island. People will donate to it because now we provide tax receipts.

To answer your question quite clearly, you can have the best of both worlds. You can have an operating active navigational aid system and community cooperation in some areas — not on Triple Island that you saw, bunkered down out there in the

exactly the same work. The station of the lighthouse of the Pointe Sheringham, that you can see on the photo, is in service, but the Coast Guard will tell you that you could also just pass it by bulldozer and replace it with a buoy on a pole.

**Mme Carney :** Je ne ferai aucun commentaire là-dessus. Si on a abandonné 1 000 phares, et que 494 d'entre eux sont des balises de navigation toujours en activité, cela coûtera très cher de parcourir toutes les côtes et de placer des ampoules sur des bâtons. Dans de nombreux cas, il est plus avantageux d'utiliser le matériel en place.

Parlant de la Pointe Amphitrite sur la côte Ouest, je suis certaine qu'on pourrait mettre en oeuvre une initiative de coopération avec Ucluelet en ce qui a trait à l'utilisation d'une partie des installations; dans le cadre de cette initiative, des personnes pourraient accéder au phare et le faire fonctionner et, pendant qu'elles s'y trouvent, elles pourraient aider à le restaurer, comme nous l'avons fait. Je n'écarte pas cette option. Dans le cadre des lois sur le patrimoine, le MPO peut faire cela — aucun règlement en vigueur n'empêche le MPO de faire cela.

Cependant, en ce moment, on laisse tout simplement les phares à l'abandon, et nous les désignons comme phares excédentaires devant être vendus dans les trois ans, et, dans l'intervalle, ils tombent littéralement en ruines — le phare de Race Rocks est un bon exemple. La tour est en train de s'effondrer — c'est ce qui arrive lorsqu'on ferme le chauffage d'une tour de ciment. Il n'est pas nécessaire que ce soit un gardien de phare qui s'assure que la tour demeure chauffée — cette tâche peut être confiée à quelqu'un d'autre.

J'affirme que, avec la question des phares excédentaires, le MPO nous a pris de court et nous a embrouillés. Éliminons la question des phares excédentaires, et revenons à celle des phares inutilisés — car on a conçu la loi pour s'occuper de ces phares-là —, et mettons à exécution le programme de sauvegarde du patrimoine et le programme existant selon lequel le MPO doit se départir des dépendances excédentaires, des phares inutilisés et des autres choses du genre. Rien n'empêche de faire cela.

Au bout du compte, le MPO doit assumer certaines responsabilités en matière d'entretien des phares. Ce que nous soutenons, c'est que les collectivités locales seront heureuses d'apporter leur contribution si on leur offre l'occasion de le faire. Sur notre petite île, nous avons amassé, à ce jour, 3 500 \$ ou plus pour cela...

**M. Blagborne :** Dites plutôt 53 000 \$.

**Mme Carney :** Ça, c'est la subvention qui a été versée par le gouvernement. L'argent que nous avons amassé sur l'île...

**M. Blagborne :** Ce montant s'élève à environ 6 500 \$.

**Mme Carney :** Ça, c'est sur notre petite île. Les gens donnent de l'argent pour cette cause, car à présent, nous remettons des reçus aux fins de l'impôt.

Pour répondre clairement à votre question, je dirai que l'on peut avoir le meilleur des deux mondes. On peut, d'une part, avoir un système d'aide à la navigation opérationnel et bénéficier d'une coopération communautaire, du moins dans certaines régions —



Pacific — but at Sheringham Point where you can get community involvement in facilities that are not being used. You can also have heritage preservation, but you cannot have it under the Treasury Board rules for the disposal of surplus lights, so take them off.

**Mr. Square:** We have suggested to Fisheries and Oceans on numerous occasions to work on some alternatives. Work with us. Why can you not work with us? They do not want to. It seems they have no interest in working with community groups. When Senator Murray mentioned that it is not our mandate, the Department of National Defence has a lot of heritage buildings and they are taking it seriously. Why can fisheries not take it seriously?

**Ms. Carney:** Or the Coast Guard as an agency.

**Mr. Square:** For some reason, they do not want to work with us. We have a lot to offer them.

**The Chair:** Speaking of a lot to offer, that brings us to the end of our questions. I am just wondering, Mr. Blagborne, if you have set down the steps that you went through, and if not, could you? If you could do so, could you then send them to us?

**Mr. Blagborne:** Yes.

**The Chair:** That would be useful. It would be the start of this template idea — if you could give us the steps that you went through and how you did it. Could you do that?

**Mr. Blagborne:** Yes, I certainly can.

**The Chair:** I want to thank you for coming. It has been useful. It has supplemented our visits, so thank you very much indeed.

**Ms. Carney:** We are glad to be here. I can say that in 10 years, I have appeared before your committee many times on the issue of lighthouses, and I am always willing to come back and discuss them again any time you wish. I want to thank you for your attention and for taking a rigorous trip to the West Coast. The response you received, the credibility of the Senate and the profile was just enormous.

**The Chair:** Thank you so much.

We will now hear from NAV CANADA. We have Rudy Kellar, Vice President, Operations, and Jeff MacDonald, Director, Operations Planning and Programs. Welcome to you both. Make your presentation, please, and then we will have some questions.

cela n'est pas possible sur l'Île Triple, que vous avez vue et qui est tapie quelque part dans le Pacifique, mais à Pointe Sheringham, on peut faire participer les membres de la communauté à la restauration des installations qui ne sont pas utilisées. Et puis on peut, d'autre part, pratiquer la sauvegarde du patrimoine, bien que cela ne soit pas possible dans le cadre des politiques du Conseil du Trésor concernant l'aliénation des biens immobiliers, dont font partie les phares excédentaires. Alors démolissons-les.

**M. Square :** Nous avons suggéré à maintes reprises au MPO d'étudier des solutions de rechange. Nous lui avons demandé de collaborer avec nous. Pourquoi ne peut-il pas collaborer avec nous? Il ne le veut pas. Le MPO semble n'être nullement intéressé à collaborer avec les groupes communautaires. Le sénateur Murray a mentionné le fait que des organisations faisaient valoir que cela ne faisait pas partie de leur mandat; le MDN possède beaucoup d'immeubles patrimoniaux, et il prend au sérieux ses responsabilités en la matière. Pourquoi le MPO ne peut-il pas le faire?

**Mme Carney :** Ou la Garde côtière, à titre d'agence.

**M. Square :** Pour une raison ou une autre, il ne veut pas collaborer avec nous. Nous avons beaucoup à lui offrir.

**Le président :** Parlant d'avoir beaucoup à offrir, nous en sommes à la fin de la période de questions. Je me demandais, monsieur Blagborne, si vous aviez consigné par écrit les étapes que vous aviez franchies et, en cas contraire, j'aimerais savoir s'il serait possible pour vous de le faire. Si cela est possible, pourriez-vous nous transmettre un tel document?

**M. Blagborne :** Oui.

**Le président :** Cela serait utile. Si vous pouviez nous indiquer les étapes que vous avez franchies et la manière dont vous vous y êtes pris pour le faire, cela constituerait le point de départ de cette idée de modèle qui a été lancée. Pourriez-vous faire cela?

**M. Blagborne :** Oui, certainement.

**Le président :** Je veux vous remercier de vous être présentés ici. Votre présence a été utile. Vos propos ont enrichi les visites que nous avons menées. Je vous remercie donc infiniment.

**Mme Carney :** Nous sommes ravis d'être ici. Je peux dire qu'en dix ans, je me suis présentée à de nombreuses occasions devant le comité pour discuter de la question des phares, et je suis disposée à revenir ici pour en discuter à tout moment. Je veux vous remercier de votre attention et du voyage rigoureux que vous avez effectué sur la côte Ouest. La réaction que vous avez suscitée était énorme, et la crédibilité et le profil du Sénat étaient tout simplement extraordinaires.

**Le président :** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre les représentants de NAV CANADA. Accueillons Rudy Kellar, vice-président, Exploitation, et Jeff MacDonald, directeur, Planification et programmes de l'exploitation. Je vous souhaite la bienvenue. Veuillez nous présenter votre exposé. Par la suite, nous aurons quelques questions à vous poser.

We have one hour. We do not have to use the hour, but we have it.

**Rudy Kellar, Vice-President, Operations, NAV CANADA:** Thank you, Mr. Chair and senators, for inviting me to appear before the committee as part of your study on light stations. Accompanying me is Jeff MacDonald, NAV CANADA's Director of Planning and Programs.

As this is NAV CANADA's first appearance before the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans, I would like to outline who we are and what we do. NAV CANADA is the private company that owns and operates the Canadian Civil Air Navigation System, the second largest air navigation system in the world. I should stress "air navigation." We provide air traffic control services to domestic and international flights operating within Canadian airspace, and in delegated international airspace, including half of the North Atlantic, which happens to be the busiest oceanic airspace in the world. We also provide weather briefings, flight planning and en route advisory services, and we maintain electronic aids to navigation including radars, approach aids and communications facilities.

We receive no government funding. Our operations are funded through service charges levied on aircraft owners and operators. One of the services we offer to our customers is a weather information service. We maintain weather observations at airports and other operationally significant locations throughout Canada, through both a human observation program and through automated observation stations. These observations meet strict Transport Canada standards that govern staff training, the accuracy of the sensors used, the frequency of the observations and the requirement for an ongoing weather watch so that pilots are aware of relevant changes in the weather.

This information is available through our website or by contacting one of eight flight information centres we have that provide specialized aviation weather briefing services across Canada to pilots, both before and during flight.

We also own and operate weather cameras at specific locations throughout Canada to augment our aviation weather service. This is a relatively new program and one that has been very well received by pilots and operators. These wide-angle weather cameras take a photo every 10 minutes which can be accessed on our website by pilots and/or flight dispatchers to assist in decision making prior to conducting a flight.

There, a photo of current weather conditions can be compared against a good weather or good day photo, and height and distance reference markers can be added to the image to allow

Nous avons une heure à notre disposition — Nous n'avons pas à l'utiliser au complet, mais c'est le temps dont nous disposons.

**Rudy Kellar, vice-président, Exploitation, NAV CANADA :** Monsieur le président, sénateurs, merci de m'avoir invité à venir m'adresser au comité dans le cadre de son étude sur les stations de phare. Jeff MacDonald m'accompagne. Jeff est directeur, Planification et programmes de l'exploitation pour NAV CANADA.

Comme il s'agit de notre première apparition devant le Comité sénatorial permanent sur les pêches et les océans, permettez que je vous explique en quelques minutes qui nous sommes et ce que nous faisons. NAV CANADA est la société privée qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile du Canada qui est le deuxième système en importance au monde. J'insiste sur l'expression « navigation aérienne ». Nous fournissons des services de contrôle de la circulation aérienne aux vols intérieurs et internationaux dans l'espace aérien canadien et dans l'espace aérien international délégué au Canada, lequel comprend la moitié de l'Atlantique Nord, l'espace océanique le plus achalandé de la planète. Nous fournissons aussi des exposés météorologiques, des services de planification de vol et des services consultatifs en route, et nous entretenons des aides électroniques à la navigation, dont des radars, des aides d'approche et des installations de communications.

Nous ne recevons aucun financement du gouvernement. Nos activités sont financées à partir des redevances que nous percevons des propriétaires et exploitants d'aéronefs. Les services d'information météorologique font partie des services que nous offrons. Nous fournissons des observations météorologiques à des aéroports et à d'autres emplacements importants du point de vue opérationnel à la grandeur du pays par l'entremise d'un programme d'observations météorologiques humaines et au moyen de stations d'observations automatisées. Ces observations satisfont aux normes rigoureuses de Transports Canada relativement à la formation du personnel, à la précision des capteurs utilisés, à la fréquence des observations et à la nécessité d'offrir une surveillance météorologique continue afin que les pilotes soient au courant des changements météorologiques pertinents.

Ces renseignements météorologiques sont disponibles dans notre site web et auprès de nos huit centres d'information de vol, qui fournissent des services spécialisés d'exposé météorologique à l'aviation aux pilotes partout au Canada, avant et pendant le vol.

Nous possédons et exploitons également des caméras météo à des emplacements précis d'un bout à l'autre du pays afin de rehausser nos services météorologiques à l'aviation. Ce programme est relativement nouveau et a été très bien reçu par les pilotes et les exploitants. Ces caméras à objectif grand-angle prennent une photo toutes les dix minutes. Les pilotes et les répartiteurs de vol peuvent ensuite voir ces photos à partir de notre site web, ce qui les aide à prendre les décisions appropriées avant un vol.

Il est alors possible de comparer une photo des conditions météorologiques en cours à une photo prise par beau temps. Des repères de distance et de hauteur peuvent également être



pilots to assess prevailing visibility, cloud height and visibility distance. I have included in the information package provided to the clerk a few samples of what they look like.

Pilots in flight, who would not have access to the website, can contact our flight information centres by radio to have our specially trained weather briefers access the current actual weather, forecasted weather, and weather conditions in the last shot taken by a weather camera.

We conducted consultations in 2002 with float plane operators in British Columbia, specifically on the subject of weather requirements. As a result of those discussions, we added weather cameras at Estevan Point, Chatham Point, Nanaimo Harbour, Addenbroke Island and Bella Bella. We also added a full automated weather observation station at Bella Bella and a staffed weather observation station at Masset. Additional cameras are planned for Egg Island, Knight Inlet, East Point on Saturna Island, and Salt Spring Island next year.

We also added a new forecast weather chart that is unique in Canada. A pilot flying visual flight rules, VFR, can receive a VFR route forecast for the B.C. coast. That began production in June 2006. This product incorporates all available information in a detailed coastal forecast map-based product that includes the weather factors relevant for operators flying in those areas. Those forecasts are updated every three hours. The areas specific to this forecast weather chart are within the package also supplied to you via the clerk.

In addition to the extensive information I have described, as Environment Canada officials may have explained a few weeks ago, it also involves employees at the 17 light stations in British Columbia. They take supplemental weather observations for aviation use. NAV CANADA provides funding for that program to the Meteorological Service of Canada. The weather is provided as part of marine weather reports and includes estimates of cloud height and amount, temperature and dew point; the reports are provided every three hours during daylight hours.

When operating a float plane on the B.C. coast, all of the available weather information along the route for the flight is valuable. In some cases, some people might say there is no such thing as not enough weather.

The weather information from light stations is one of the many sources that pilots use; however, it does have its limitations. The biggest limitation is that the observations are only taken once every three hours and the weather reports are not updated if the weather changes materially during that period. Many of us from different parts of the country know how fast weather can change.

superposés à l'image afin de permettre aux pilotes d'évaluer la visibilité dominante, la hauteur des nuages et la distance de visibilité. Quelques exemples de ces photos figurent dans la trousse d'information que j'ai remise au greffier.

Les pilotes en vol qui n'auraient pas la possibilité de consulter notre site web peuvent communiquer par radio avec nos centres d'information de vol afin que nos spécialistes spécialement formés puissent leur faire un exposé sur les conditions météorologiques en cours et celles prévues. Les spécialistes peuvent aussi consulter les plus récentes images prises par la caméra.

En 2002, nous avons mené des consultations auprès des exploitants d'hydravions en Colombie-Britannique au sujet de leurs exigences en matière de renseignements météorologiques. À la suite de ces discussions, nous avons ajouté des caméras météo à Estevan Point, Chatham Point, Nanaimo Harbour, Addenbroke Island et Bella Bella, ainsi qu'une station automatisée d'observations météorologiques à Bella Bella et une station d'observations météorologiques dotée en personnel à Masset. Nous prévoyons aussi installer des caméras additionnelles à Egg Island, à Knight Inlet East Point sur Saturna Island et à Saltspring Island l'an prochain.

Nous avons également mis sur pied une nouvelle carte de prévisions météorologiques unique au Canada. Une carte des prévisions météo des routes VFR a commencé à être produite pour la côte de la Colombie-Britannique en juin 2006. Ce produit regroupe toute l'information disponible dans une carte de prévisions côtières détaillée qui comprend les facteurs météorologiques pertinents pour les exploitants qui survolent ces régions. Ces prévisions sont mises à jour toutes les trois heures. Les lieux précis visés par cette carte de prévisions météorologiques sont indiqués dans la trousse documentaire que je vous ai fournie par l'entremise du greffier.

En plus de l'information météorologique détaillée que je viens de décrire, et comme les représentants d'Environnement Canada l'ont expliqué il y a quelques semaines, des employés à dix-sept stations de phare en Colombie-Britannique enregistrent des observations météorologiques supplémentaires destinées à l'aviation. NAV CANADA fournit du financement au Service météorologique du Canada pour ce programme. Ces renseignements météorologiques sont intégrés aux rapports de météorologie maritime et comprennent la hauteur estimée des nuages, leur quantité, la température et le point de rosée; en outre, ils sont mis à jour aux trois heures durant les heures de clarté.

Lorsque vous êtes aux commandes d'un hydravion sur la côte de la Colombie-Britannique, toute l'information météorologique disponible sur votre route est utile. D'aucuns affirment que, dans certains cas, on n'a jamais trop de renseignements météorologiques.

Les observations météorologiques diffusées par les stations de phare sont l'une des nombreuses sources d'information que consultent les pilotes. Cette information présente toutefois des limites. La limite la plus importante vient du fait que les observations ne sont effectuées qu'aux trois heures. Les rapports météorologiques ne sont donc pas mis à jour si les conditions changent de façon importante pendant cette période, et



As you can see from the information that has been provided, there is a comprehensive network of weather information available to West Coast operators, which has been built to meet the unique needs of aviation for real-time weather data. That network has been augmented significantly by the investment NAV CANADA has made in recent years since its commercialization. We have recognized the strategic locations of B.C. light stations and have, therefore, negotiated with the Department of Fisheries and Oceans to install weather cameras at some of those sites. This gives pilots the ability to "take a look for themselves" every 10 minutes, whereas before they may have had only limited weather data provided every three hours.

If the supplemental weather observations from the 17 light stations were not available, NAV CANADA would consult with the West Coast float plane operators to determine what, if any, additions to the existing weather network may be required to fill any gaps that are created by the loss of the supplemental reports.

I will be pleased to take any questions from senators.

**Senator Patterson:** I would like to welcome the witness who I know from his days in the North. This is pretty impressive stuff. What is the reliability of this equipment? This may be a silly question, but how do you keep the lenses of the cameras clean? What is required to keep this all going?

**Mr. Kellar:** I am not sure to which piece of equipment the question about reliability was directed, so I will specifically comment on two pieces.

First, the automatic weather observation system that we are now installing in all of Canada as part of our national weather installation program is proving to be significantly more reliable than its predecessor. We spent two years testing the new automated weather observation system in St. John's and Iqaluit, Nunavut, a few years ago. We presented our data to Transport Canada and were told that it met the standards and requirements, and we commenced installation across the country.

To date, I think we have installed well over 30 new AWOSs, automated weather observation systems, and we are on the tail end of our installation program in other parts of the country. We will verify the number that have been installed, because I am merely guessing based on the past summer.

bon nombre des personnes ici présentes, qui proviennent de différentes régions du pays, savent à quel point les conditions météorologiques peuvent changer rapidement.

Comme vous pouvez le constater par l'information qui vous a été fournie, les exploitants de la côte Ouest disposent d'un vaste réseau d'information météorologique mis sur pied afin de satisfaire aux besoins uniques de l'aviation en matière de données météorologiques en temps réel. Depuis sa commercialisation, ce réseau a été élargi considérablement grâce aux investissements que NAV CANADA a faits au cours des dernières années. Nous avons constaté combien l'emplacement des stations de phare de la Colombie-Britannique est stratégique, et avons donc négocié avec le ministère des Pêches et des Océans afin d'installer des caméras météo à certaines d'entre elles. Ce projet a permis aux pilotes de « voir par eux-mêmes » les conditions météorologiques en cours toutes les dix minutes, alors qu'auparavant, ils ne disposaient peut-être que de données limitées fournies toutes les trois heures.

Si les observations météorologiques supplémentaires fournies par les dix-sept stations de phare n'étaient pas disponibles, NAV CANADA consulterait les exploitants d'hydravions de la côte Ouest pour savoir si des ajouts au réseau d'information météorologique existant seraient nécessaires pour combler les lacunes que crée la perte des rapports supplémentaires.

Je serai heureux de répondre à toutes les questions qu'ils voudront me poser les sénateurs.

**Le sénateur Patterson :** J'aimerais souhaiter la bienvenue au témoin, que j'ai connu au cours de la période qu'il a passée dans le Nord. Ce dont vous venez de nous parler est assez impressionnant. Quelle est la fiabilité de ce matériel? Ma question paraîtra peut-être idiote, mais j'aimerais savoir comment vous vous y prenez pour que les lentilles des caméras demeurent propres? Qu'est-ce qui est nécessaire pour que tout cela continue à fonctionner?

**M. Kellar :** Je ne suis pas certain de savoir de quel appareil vous voulez connaître la fiabilité, et je vous parlerai donc plus précisément de deux de nos appareils.

Tout d'abord, le système automatisé d'observations météorologiques que nous sommes en train d'installer partout au Canada dans le cadre de notre programme d'installation du système national d'observations météorologiques se révèle considérablement plus fiable que notre système précédent. Il y a quelques années, nous avons mis à l'essai pendant deux ans le système automatisé d'observations météorologiques à St. John's et à Iqaluit, Nunavut. Nous avons présenté nos données à Transports Canada et on nous a dit qu'il répondait aux normes et aux exigences. Nous avons ensuite commencé à l'installer partout au pays.

À ce jour, je crois que nous avons installé bien plus de 30 nouveaux systèmes automatisés d'observations météorologiques et, dans certaines régions du pays, notre programme d'installation tire à sa fin. Le nombre que je viens de vous fournir est une approximation fondée sur ce que nous avons fait l'été dernier — j'allais vérifier nos données pour m'assurer du nombre exact de systèmes qui ont été installés.

The model of weather cameras that we are using is a relatively new addition. These are the cameras that supply a real-time, updated shot of the weather conditions with some visibility markers every 10 minutes. We used these extensively during the Olympics to assist B.C. float plane pilots and helicopter pilots navigating through the sea to sky corridor to and from Whistler, and we had nearly 100-per-cent reliability during that time.

However, as far as established reliability metrics, it would be fair to say that we have not had them in service for a sufficient length of time to clearly quantify the reliability standard we are getting. They are a tool, provided by trained weather observers in various locations, that is used to augment the surface weather reports and support the forecast model that the Meteorological Service of Canada uses.

I think that operators who use them would encourage having more of them because any weather reporting is good weather reporting, but we have not had them in operation long enough to get a true flavour for their reliability.

Perhaps Mr. MacDonald has some specifics that I am not aware of.

**Jeff MacDonald, Director, Operations Planning and Programs, NAV CANADA:** We have 76 AWOS sites across the country. Some are legacy sites that are being replaced, as Mr. Kellar explained. We also have 139 sites across Canada that have the cameras, and some of these are being upgraded from analog to digital.

With respect to the lenses and things like that, we test them and ensure that the type of weather conditions that can happen in an area are addressed with the establishment of the cameras there. Within NAV CANADA, we establish maintenance response times for every piece of equipment that we have — that is, the number of hours within which we must react when there is a failure. The cameras are subject to those maintenance response times as well.

Having said that, if it is considered urgent, the maintenance response time can be elevated. We look at that on a dynamic basis and if something needs to be repaired faster, it will be repaired faster.

**Senator Cochrane:** Are these augmented stations for airline pilots?

**Mr. Kellar:** All of our aviation weather is for airline pilots, private pilots and commercial pilots of all types, and/or dispatchers.

**Senator Cochrane:** Our function is to find out whether lighthouses are reliable. Could this be used for lighthouses?

Les caméras météo que nous utilisons sont d'un modèle relativement récent. Ces caméras fournissent en temps réel un instantané des conditions météorologiques et certains repères de visibilité, et ces renseignements sont mis à jour aux dix minutes. Nous avons beaucoup utilisé ces caméras durant les Jeux olympiques pour assister les pilotes d'hydravion et d'hélicoptère de la Colombie-Britannique qui arrivaient à Whistler par la voie des airs et se posaient sur la mer, et vice versa. Durant cette période, notre système a été d'une fiabilité presque totale.

Cependant, eu égard aux paramètres établis d'évaluation de la fiabilité, il serait honnête de souligner que nous n'utilisons pas ce matériel depuis suffisamment longtemps pour quantifier clairement notre rendement sur le plan de la fiabilité. Ces données, qui nous sont communiquées par des observateurs météorologiques spécialisés se trouvant dans divers lieux, sont des outils que nous utilisons pour compléter les bulletins météorologiques de surface et soutenir le modèle de prévisions qu'utilise le Service météorologique du Canada.

Je pense que les exploitants qui utilisent notre système aimeraient bien qu'encre plus de ces systèmes soient installés, car tout bulletin météorologique est bon à prendre, mais nous n'utilisons pas ce système depuis assez longtemps pour avoir une idée véritable de sa fiabilité.

M. MacDonald peut peut-être vous fournir des précisions que je ne suis pas en mesure de vous donner.

**Jeff MacDonald, directeur, Planification et programmes de l'exploitation, NAV CANADA :** Nous avons des systèmes automatisés d'observation météorologique dans 76 sites partout au pays. Comme M. Kellar l'a expliqué, quelques-uns d'entre eux sont d'anciens sites qui ont été remplacés. En outre, nous avons au Canada 139 sites munis de caméras, et nous sommes en train de moderniser quelques-uns de ces sites en substituant la technologie numérique à la technologie analogique.

En ce qui concerne les lentilles et les autres choses du genre, je dirai que nous les mettons à l'essai et que nous veillons à ce que les caméras installées dans tel ou tel lieu sont appropriées aux conditions météorologiques qui peuvent survenir à cet endroit. NAV CANADA se fixe des délais d'intervention pour ce qui est de l'entretien de tous ces appareils. Par « délai d'intervention », j'entends le nombre d'heures dont nous disposons pour réagir en cas de défaillance technique. Ces délais d'intervention s'appliquent également à l'entretien des caméras.

Cela dit, en cas d'urgence, le délai d'intervention peut être diminué. Nous sommes constamment à l'affût, et si un appareil doit être réparé plus rapidement, il le sera.

**Le sénateur Cochrane :** Est-ce que ces stations servent aux pilotes de ligne?

**M. Kellar :** Tous nos services de météorologie aéronautique sont destinés à tous les types de pilotes de ligne, de pilotes privés et de pilotes commerciaux, de même qu'aux répartiteurs.

**Le sénateur Cochrane :** Notre tâche consiste à déterminer si les phares sont fiables. Les phares pourraient-ils utiliser votre système?



**Mr. Kellar:** The weather reporting that is being provided today out of lighthouses is not to the same scale as that provided for aviation, but we do make the marine weather reports available to pilots and aviation by way of our flight information centres at eight locations across the country. Particularly for the B.C. coast, the primary flight information centre is based in Kamloops. People transiting up and down the coast will speak on an en route frequency to the Kamloops flight information centre and get all information available, whether it is coming from one of our facilities, one of our cameras, or from the lighthouse operator who is including it in the marine system.

**Senator Cochrane:** How and how often do you service the cameras?

**Mr. Kellar:** We service the cameras when they break.

**Senator Cochrane:** How do you know that they have broken?

**Mr. Kellar:** You stop seeing a signal on the website. They are live on the website. As I said earlier, they are a relatively new technology and they are an additional tool to provide decision support to aviation. They augment the automated weather stations as well as the manned weather stations that are already out there. When they break, we fix them.

**Senator Cochrane:** You have someone monitoring your website all the time?

**Mr. Kellar:** That is correct, at our eight flight information centres across the country.

**Senator Cochrane:** And that services all of Canada?

**Mr. Kellar:** That is right.

**Senator Cochrane:** How long did you say this has been operating?

**Mr. Kellar:** For the B.C. coast, following the initial transition to NAV CANADA in 1996, we had a total of two automated weather stations. We had weather being reported at four flight service stations. We had five contract weather offices and three old-generation weather cameras, as well as, at that time, nineteen light stations reporting marine weather.

Today, we have three automated weather stations, four flight service stations, five contract weather observation locations with people, ten existing new-generation weather cameras versus the initial three, and another five planned for the following year, as well as only seventeen light stations now reporting marine weather in addition to that. In one location, DND is providing this aviation weather.

**M. Kellar :** Les bulletins météorologiques actuellement établis depuis des phares ne sont pas de la même ampleur que ceux destinés à l'aviation, mais les pilotes peuvent accéder aux bulletins d'observation météorologique maritime par le truchement de nos huit centres d'information de vol disséminés un peu partout au pays. Plus particulièrement, le principal centre d'information de vol de la côte de la Colombie-Britannique est situé à Kamloops. Les avions qui sillonnent l'espace aérien longeant la côte ont accès à une fréquence en route qui leur permet de s'adresser au centre d'information de vol de Kamloops et d'obtenir tous les renseignements disponibles, qu'ils soient fournis par l'une de nos installations, par l'une de nos caméras ou par un exploitant de phares qui les fait figurer dans le système d'observation météorologique marine.

**Le sénateur Cochrane :** Comment et à quelle fréquence réparez-vous les caméras?

**M. Kellar :** Nous les réparons en cas de défaillance.

**Le sénateur Cochrane :** Comment savez-vous qu'il y a une défaillance?

**M. Kellar :** Notre site web cesse de recevoir le signal émis par la caméra. Le site web reçoit les signaux des caméras en temps réel. Comme je l'ai mentionné plus tôt, il s'agit d'une technologie relativement nouvelle qui constitue un outil supplémentaire nous permettant d'aider les pilotes à prendre des décisions. En outre, ces caméras servent de complément aux stations météorologiques automatisées et aux stations météorologiques pourvues de personnel qui existent déjà. Nous réparons ces caméras en cas de défaillance technique.

**Le sénateur Cochrane :** Quelqu'un surveille votre site web en permanence?

**M. Kellar :** C'est exact, depuis nos huit centres d'information de vol dispersés au pays.

**Le sénateur Cochrane :** Et l'ensemble du territoire canadien est desservi?

**M. Kellar :** C'est exact.

**Le sénateur Cochrane :** Depuis combien de temps avez-vous dit que cela fonctionnait?

**M. Kellar :** Pour ce qui est de la côte de la Colombie-Britannique, après la transition initiale vers NAV CANADA en 1996, nous avions en tout deux stations météorologiques automatisées. Des bulletins météorologiques étaient fournis à quatre stations d'information de vol. Nous recourions, en vertu d'un contrat, aux services de cinq bureaux météorologiques, nous avions trois caméras météo de l'ancienne génération. En outre, à cette époque, nous exploitions 19 stations de phares qui établissaient des rapports d'observation météorologique marine.

À l'heure actuelle, nous exploitions trois stations météorologiques automatisées, quatre stations d'information de vol, cinq stations contractuelles d'observation météorologique pourvues de personnel, dix caméras météo de la nouvelle génération — comparativement aux trois que nous avions au départ —, et nous prévoyons exploiter cinq autres au cours de l'année prochaine. En outre, nous exploitions 17 stations de phares — comparativement à 19



**Senator Cochrane:** Can we talk about funding? You say you are a private company?

**Mr. Kellar:** That is correct.

**Senator Cochrane:** Where does your funding come from?

**Mr. Kellar:** Our funding comes through a fee-charge system where the airlines or air operators operating in Canada, across Canada or above Canada contribute on a fee-based structure into NAV CANADA, and we operate as a non-share capital corporation. Private pilots who own an aircraft that is registered in Canada pay a fee for the annual use of our services. Foreign aircraft operators who transit over top of Canadian airspace pay a series of fees that contribute to the operation of the Canadian air navigation system, and domestic operators or transborder operators pay various fees based on a wide range of criteria, some of which could be aircraft size or weight.

**Senator Cochrane:** Do you have smaller planes mostly or do you have larger aircraft like Air Canada?

**Mr. Kellar:** Both.

**Senator Cochrane:** How many employees?

**Mr. Kellar:** Approximately 5,000 now. We commenced privatization in 1996. I think we had 6,300 and we are around 5,200 currently, or 5,000 to 5,200. In the summer months, we tend to have more employees during the construction season.

**Senator Poirier:** I just have one question on the funding. I know you receive no government funding and you said where your funding comes from. Since you are also offering services to the mariners in certain areas that are using your services through NAV CANADA, are there any fees? Do they help fund? Is there any fee for them to use your services or is that free to them?

**Mr. Kellar:** I think I understand the question correctly. Anyone in Canada who wishes to have access to our weather does not pay if they wish to access the weather over the Internet or over our aviation weather website. There is no fee for accessing or acquiring the weather. The only fee that kicks into place is if you are operating an airplane in Canadian airspace or over Canadian airspace.

**Senator Poirier:** Does that mean that any aircraft coming from another country but flying into Canadian airspace also helps with funding?

départ — qui fournissent des bulletins d'observation météorologique marine. Dans l'un de ces sites, le MDN s'occupe des observations météorologiques aéronautiques.

**Le sénateur Cochrane :** Pouvons-nous parler du financement? Vous avez dit que NAV CANADA était une entreprise privée?

**M. Kellar :** C'est exact.

**Le sénateur Cochrane :** D'où provient votre financement?

**M. Kellar :** Nos activités sont financées au moyen de frais que nous percevons des lignes aériennes ou des exploitants aériens exerçant des activités au Canada, partout au Canada ou au-dessus du Canada. NAV CANADA est une société sans capital-actions qui offre des services tarifés. Les pilotes privés qui possèdent un aéronef enregistré au Canada versent une cotisation annuelle pour utiliser nos services. Les exploitants d'aéronefs de l'étranger qui transitent par l'espace aérien du Canada paient toutes sortes de frais qui contribuent au fonctionnement du système de navigation aérienne du Canada, et les exploitants d'aéronefs intérieurs ou transfrontaliers versent divers frais établis en fonction d'une vaste gamme de critères, par exemple la taille ou le poids de l'aéronef.

**Le sénateur Cochrane :** Ceux qui ont recours à vos services exploitent-ils surtout de petits avions, ou de plus gros aéronefs comme ceux d'Air Canada?

**M. Kellar :** Les deux.

**Le sénateur Cochrane :** Combien de personnes votre entreprise emploie-t-elle?

**M. Kellar :** À l'heure actuelle, environ 5 000. Notre privatisation a commencé en 1996. À ce moment-là, nous comptions 6 300 employés, et à l'heure actuelle, à peu près 5 200 — de 5 000 à 5 200. Durant l'été, pendant la saison de la construction, nous avons habituellement plus d'employés.

**Le sénateur Poirier :** J'ai seulement une question à poser concernant le financement. Je sais que vous ne recevez aucun financement du gouvernement, et vous avez expliqué comment vous financiez vos activités. Vous offrez également des services aux marins dans certaines régions où on a recours aux services de NAV CANADA — ces services sont-ils payants? Le cas échéant, ces droits contribuent-ils au financement de votre entreprise? Les marins doivent-ils payer des droits pour utiliser ces services, ou leur sont-ils offerts gratuitement?

**M. Kellar :** Je crois bien comprendre votre question. Quiconque au Canada souhaite accéder à nos renseignements météorologiques peut le faire gratuitement en consultant Internet ou notre site web de météorologie aéronautique. Il n'en coûte rien pour obtenir nos données météorologiques. Nos seuls services payants sont ceux qui sont offerts aux exploitants d'avion qui circulent dans l'espace aérien canadien ou qui passent par cet espace aérien.

**Le sénateur Poirier :** Est-ce que cela signifie que tous les aéronefs en provenance d'un autre pays et qui traversent l'espace aérien du Canada contribuent aussi à votre financement?

**Mr. Kellar:** Yes. Pre-1996, there was no collection of fees for foreign aircraft operating into Canada. As of 1996, a foreign aircraft operator operating into Canada or across Canada contributes to the Canadian system.

**Senator Poirier:** Would you say your service is used quite frequently, on a daily basis, by the mariners?

**Mr. Kellar:** Yes, extensively across the country. Our system is used on an hourly or minute basis, extensively.

**Senator Poirier:** Would you assume that is their first stop for weather information?

**Mr. Kellar:** Your question was about aviation or mariners?

**Senator Poirier:** Mariners at this point.

**Mr. Kellar:** I will qualify. I have absolutely no knowledge of how much the mariners use our system.

**Senator Raine:** It is good that you are here. Thank you very much. Frankly, I am finding a big disconnect between what you are telling us and what we just heard when we visited users of the services that are provided by lighthouses on the West Coast. We heard from resource companies, fishermen, mariners of all kinds and aviation companies.

The aviation companies especially were unequivocal. I will paraphrase some of their remarks: Local information very important. Though lighthouse weather reports are less frequent, they're more valuable. They give the visibility in the sea state. The automated ones only give the wind speed and direction. We rely on the marine reports from the lighthouses. Too often the automated ones say no information. We rely on the West Coast. This is the Float Plane Operators Association. They need the cloud cover and the visibility and the sea state. Cannot depend on automated weather stations. Lighthouse keepers are dependable.

I was just trying to quickly pull up some comments, but a recurring theme in what we heard is that, where weather is a critical component of their safety, whether it is on the ocean or in the air, it is critical for them to get that weather from the lighthouses.

My question for you is the following: There are 27 staffed lighthouses on our coast. Why do you not have hourly weather information coming in from every one of those lighthouses? The lighthouses are there. In the past, they used to provide hourly weather reports. The services are being downgraded. We are

**M. Kellar :** Oui. Avant 1996, nous ne percevions aucun droit des exploitants d'aéronefs de l'étranger qui pénétraient l'espace aérien du Canada. Depuis 1996, tout aéronef qui se pose au Canada ou qui traverse l'espace aérien du Canada contribue au financement du système canadien.

**Le sénateur Poirier :** Diriez-vous que les marins ont recours très fréquemment, c'est-à-dire quotidiennement, à vos services?

**M. Kellar :** Oui — ils utilisent beaucoup nos services, partout au pays. Notre système est achalandé — il est utilisé toutes les heures, toutes les minutes.

**Le sénateur Poirier :** D'après vous, représentez-vous leur source privilégiée d'information météorologique?

**M. Kellar :** Vous parlez des aviateurs ou des navigateurs?

**Le sénateur Poirier :** Je parlais des navigateurs.

**M. Kellar :** Je précise. Je n'ai absolument aucune idée de la mesure dans laquelle les navigateurs ont recours à notre système.

**Le sénateur Raine :** Je suis ravie que vous soyez ici. Merci beaucoup. Pour être honnête, j'estime qu'il y a un écart considérable entre ce que vous nous dites et ce que nous avons entendu tout récemment lorsque nous avons rencontré des utilisateurs des services fournis par des phares de la côte Ouest. Nous avons rencontré des pêcheurs, toutes sortes de marins et des représentants d'entreprises de l'industrie des ressources et de compagnies aériennes.

Ce que ces gens nous ont dit, surtout ceux des compagnies aériennes, était sans équivoque. Je vais paraphraser quelques-unes des observations qu'ils ont formulées. L'information locale est très importante. Les phares fournissent des bulletins météorologiques de manière moins fréquente, mais ces bulletins sont plus utiles — ils contiennent des renseignements sur la visibilité en fonction de l'état de la mer, alors que les bulletins automatisés ne contiennent que des renseignements sur la vitesse et la direction du vent. Nous nous fions aux rapports d'observations météorologiques marines fournis par les phares, car trop souvent, les bulletins météo automatisés ne contiennent aucun renseignement. Nous nous en remettons aux informations provenant de la côte Ouest. Ceux qui nous ont dit cela, ce sont des membres de l'Association des exploitants d'hydravion. Ils ont besoin d'obtenir les données sur la couverture nuageuse, la visibilité et l'état de la mer. Ils ne peuvent pas s'en remettre aux stations météorologiques automatisées. Les gardiens de phare sont fiables.

Je tentais simplement de faire ressortir quelques-unes des observations qui nous ont été formulées, mais il y a quelque chose qui revenait souvent, à savoir qu'il était crucial pour ces personnes d'obtenir des données météorologiques provenant des phares — qu'il s'agisse de données de nature maritime ou aérienne —, car les données météorologiques sont un élément essentiel de leur sécurité.

Ma question est la suivante : il y a 27 phares avec personnel sur notre côte. Pourquoi ne recevez-vous pas toutes les heures des données d'observations météorologiques de chacun de ces phares? Ces phares sont là. Dans le passé, ils fournissaient toutes les heures des bulletins météorologiques. Les services sont dévalorisés. Le



hearing from the people that you cannot replace a person with a machine, no matter how good they are, because they do not always work; just when you need them the most, they can have a malfunction or breakdown.

First, why are only 17 lighthouses reporting to you?

**Mr. Kellar:** I will give you what I believe is the answer, and if I miss anything, Mr. MacDonald will augment it. I am not sure there is a disconnect. As I mentioned earlier, most people in aviation will indicate there is no such thing as too much weather information. With respect to a human observation versus an automated observation, there are various opinions on that.

To answer your question of why we are only providing the weather to our aviation customers, if they are looking en route up and down the coast, out of 17 locations every three hours, this is what has been made available to us through our contract with the Meteorological Service of Canada. If there are more lighthouses that are providing weather, we are not aware of that, because when we started as a privatized air navigation system, we had 19. I am only making the assumption. We have lost two since then and we have seventeen. Our relationship is with MSC.

**Senator Raine:** What is MSC?

**Mr. Kellar:** Meteorological Service of Canada, Environment Canada.

**Senator Raine:** The lighthouse keepers, all 27 of them, send their weather reports every three hours?

**Mr. Kellar:** Marine weather through the meteorological service.

**Senator Raine:** They send their observations: wind speed, direction, temperature?

**Mr. Kellar:** As well as ceiling, if they have it.

**Senator Raine:** They send that somewhere?

**Mr. Kellar:** To the Meteorological Service of Canada through a marine weather report. It enters into our system.

**Senator Raine:** Through the Coast Guard?

**Mr. Kellar:** No. From the Meteorological Service of Canada, with NAV CANADA, we share weather data back and forth. We have 200-and-some airports or locations in the country where we report the weather every hour or, when the weather changes, within the hour. In Kamloops, we might report the weather every 20 minutes if there is a significant weather change. We are providing direct weather services at that location because our

gens nous disent que l'on ne peut pas remplacer une personne par une machine, peu importe la qualité de cette dernière, car elle ne fonctionne pas toujours — elle peut tomber en panne ou être défectueuse au moment où on a le plus besoin d'elle.

Tout d'abord, pourquoi ne recevez-vous de données météorologiques que de 17 phares?

**M. Kellar :** Je vais vous répondre du mieux que je le peux, et si ma réponse n'est pas complète, M. MacDonald vous fournira les éléments manquants. Je ne suis pas certain que l'écart dont vous avez parlé existe. Comme je l'ai mentionné plus tôt, la plupart des gens du secteur de l'aviation vous diront qu'on n'a jamais trop de renseignements météorologiques. Quant à la question de savoir si les rapports d'observation établis par des personnes sont plus valables que les rapports d'observation automatisés, les opinions divergent.

Pour répondre à la question de savoir pourquoi nous ne fournissons des renseignements météorologiques qu'à nos clients du secteur de l'aviation, je vous dirai que, s'ils consultent, pendant qu'ils sillonnent l'espace aérien au-dessus de la côte, les bulletins météorologiques diffusés aux trois heures par les 17 phares, c'est que ce sont là les données qui nous sont fournies dans le cadre du marché que nous avons passé avec le Service météorologique du Canada. S'il y a d'autres phares qui diffusent des renseignements météorologiques, nous ne sommes pas au courant de cela, car lorsque nous avons lancé notre système privatisé de navigation aérienne, nous avions 19 phares. Je formule simplement une hypothèse. Depuis ce temps, nous avons perdu deux phares, et il nous en reste 17. Nous sommes en relation avec le SMC.

**Le sénateur Raine :** Qu'est-ce que le SMC?

**M. Kellar :** Le Service météorologique du Canada, qui relève d'Environnement Canada.

**Le sénateur Raine :** Les 27 gardiens de phare transmettent leurs bulletins météorologiques aux trois heures?

**M. Kellar :** Ils transmettent leurs bulletins météorologiques maritimes par le truchement du service météorologique.

**Le sénateur Raine :** Ils transmettent leurs observations touchant la température et la vitesse et la direction du vent?

**M. Kellar :** Et le plafond nuageux, s'ils disposent de renseignements à ce sujet.

**Le sénateur Raine :** À qui transmettent-ils ces bulletins?

**M. Kellar :** Ils transmettent un bulletin d'observation météorologique maritime au Service météorologique du Canada. Ce bulletin est versé dans notre système.

**Le sénateur Raine :** Par la Garde côtière?

**M. Kellar :** Non. Par le Service météorologique du Canada, avec lequel NAV CANADA échange des données météorologiques. Nous fournissons chaque heure des données météorologiques à quelque 200 aéroports et sites au pays, ou de façon plus fréquente si la météo change. À Kamloops, il arrive que nous diffusons des bulletins météorologiques aux 20 minutes, lorsque la météo change de façon importante. À Kamloops, nous



level of service requires that. We put all that data and weather information out there for the aviation operators.

The Meteorological Service of Canada interprets the weather and provides forecasts and other information. If they receive weather from other parts of the country that is not NAV CANADA-reported weather information, they make available what they feel they can make available to us to provide the operating community of aircraft whatever we can give them for weather, and that happens to be 17 current lighthouse weather reports every three hours.

One of the things we may want to clarify so that you understand clearly is that there is a significant difference in the standard and training required for a weather observer that is providing aviation weather, versus the weather that is being provided on the marine weather reporting system by the lighthouses. It is a very different structure of training and level of standard and in terms what is expected. That is a fact.

**Senator Raine:** Is there any reason why lighthouse keepers cannot be trained to the standard required by NAV CANADA?

**Mr. Kellar:** No, there should not be a reason. We train people every day.

**Senator Raine:** I understand. Many of your observations are made by volunteers across our country?

**Mr. Kellar:** No. In parts of the country there is weather that is reported to a lesser standard. We do not ignore that information.

However, when it comes into the criteria that are used on hourly weather observations or "specials," as they are referred to — because they happen throughout the hour and the weather has changed significantly to generate a special — the trained personnel, meeting a certain standard, are trained to report the actual weather. That goes into the system, into the Meteorological Service of Canada system for their interpretive use for forecasting and other.

To your question, is there any reason to think that someone working at a lighthouse could not be trained, the answer is, no, there is absolutely no reason they could not be trained.

From our understanding, in the early days between the lighthouse service, the marine weather every three hours, to the Meteorological Service of Canada, we understood this to be — and I think we still do — a supplemental activity to whatever their core job was. We appreciated the weather, and still appreciate the

fournissons des services météorologiques directs parce que notre niveau de service l'exige. Nous mettons toutes ces données et informations météorologiques à la disposition des exploitants du secteur de l'aviation.

Le Service météorologique du Canada interprète les données météorologiques et fournit des prévisions et d'autres types de renseignements — s'il reçoit d'autres régions du pays des renseignements météorologiques qui ne sont pas fournis par NAV CANADA, il nous transmet les renseignements qu'il estime pouvoir nous fournir de manière à ce que nous puissions transmettre à la communauté des exploitants d'aéronefs le plus grand nombre de données météorologiques possibles, et ces données sont diffusées aux trois heures par les 17 phares que nous exploitons actuellement.

L'une des choses que nous devrions peut-être tirer au clair pour que vous puissiez bien comprendre de quoi il retourne, c'est que les observateurs météorologiques qui fournissent des services de météorologie aéronautique et ceux qui utilisent le système d'observation météorologique maritime des phares doivent répondre à des normes et posséder une formation très différente. La formation de ces deux types d'observateurs, les normes qu'ils doivent respecter et les informations que l'on s'attend à recevoir d'eux sont très différentes. C'est un fait.

**Le sénateur Raine :** Y a-t-il une raison qui explique pourquoi les gardiens de phare ne peuvent pas recevoir une formation qui répondrait à la norme exigée par NAV CANADA?

**M. Kellar :** Non, il n'y a aucune raison qui explique cela. Nous formons des gens tous les jours.

**Le sénateur Raine :** Je comprends. Bon nombre des observations météorologiques que vous recevez sont faites par des bénévoles disséminés un peu partout au pays?

**M. Kellar :** Non. L'information que nous recevons de certaines régions du pays répond à des normes moins élevées. Nous ne fermons pas les yeux sur cette information.

Cependant, des critères sont appliqués pour ce qui est de l'information utilisée dans le cadre de nos bulletins météorologiques horaires ou « spéciaux », comme nous les appelons — car ils sont diffusés entre deux bulletins horaires si la météo a changé de façon importante. Le personnel appelé à signaler la météo réelle reçoit une formation à cette fin et doit répondre à certains critères. Ces renseignements sont versés dans le système du Service météorologique du Canada, qui l'interprète pour faire des prévisions et à d'autres fins.

Pour répondre à la question de savoir s'il y a une raison de croire qu'un gardien de phare ne pourrait pas recevoir une formation, je vous dirai que non, il n'y a absolument rien qui nous porte à croire que ces gens ne pourraient pas être formés.

Ce que nous pensions — et je crois que nous le pensons toujours —, c'est que, au départ, avant les bulletins de météorologie maritime aux trois heures, et avant le Service météorologique du Canada, les gardiens de phare fournissaient des services météorologiques, mais ceux-ci n'étaient qu'un supplément à leur

weather, every three hours or whatever they give us, to help the rest of our weather network. I am not sure what their full-time job is. We are in the air navigation business, not the lighthouse business.

**Senator Raine:** I can appreciate that, and this is one of the things that we are wrestling with. The lighthouses are located strategically where there are marine hazards, but they are located in 27 locations up the wild and wonderful B.C. coast. They are fixed, they are warm, they have power, and they have caring and intelligent personnel who are capable of doing all kinds of services.

I am hearing from you that you would welcome the opportunity to get hourly reports to NAV CANADA standards from those locations.

**Mr. Kellar:** We welcome weather, and the more weather the better. Those same people you spoke to last week, or whenever it was you were out there, have an active dialogue and relationship with us. They are working on a list where they will see the possible enhancement of more aviation weather cameras, because they fly on visual flight rules. There are not eyes everywhere.

I can appreciate their interest in utilizing the services wherever there are humans to provide visibility on a structured format. The current structure within that lighthouse weather reporting is every three hours. If the weather was coming out every hour, we would be sharing it.

**Senator Raine:** It is funny, because they used to do it every hour, and somehow they have been cut back to doing it every three hours. The ones we have spoken to, I am pretty sure they would be happy to do it every hour.

**Mr. Kellar:** The only concern is there is a big difference between the aviation weather observation, every hour that we provide it in 200-and-some locations across the country, and the degree and standard of the weather that is being reported out of those 17 light stations. There is a big difference today, but that is today.

**Senator Raine:** We have heard that the AWOS, the automated weather observation system, is 99 per cent accurate. That is from, I think, the Canadian Coast Guard or Environment Canada.

**The Chair:** Coast Guard.

activités de base. Nous reconnaissons la valeur — et nous le faisons toujours — des données météorologiques qu'ils nous fournissent aux trois heures et de tout type de renseignement qu'ils nous fournissent et qui contribue à alimenter notre réseau d'information météorologique. Je ne suis pas certain de savoir en quoi consiste leur emploi à temps plein. Nous sommes dans le domaine de la navigation aérienne, et non pas dans celui des phares.

**Le sénateur Raine :** Je peux comprendre cela, et c'est l'un des problèmes avec lesquels nous sommes aux prises. Les phares sont situés stratégiquement, aux endroits où surviennent des dangers en mer — ils sont situés à 27 endroits de la côte sauvage et magnifique de la Colombie-Britannique. Ces phares sont en bon état, ils sont chauffés, ils sont alimentés en électricité, et ils sont exploités par des employés soucieux et intelligents qui sont capables de fournir toutes sortes de services.

Si je comprends bien ce que vous avez dit, vous seriez ouverts à la possibilité que ces phares transmettent à NAV CANADA des bulletins horaires répondant aux critères de votre entreprise.

**M. Kellar :** Nous accueillons favorablement toute information météorologique, et plus nous en aurons, mieux ce sera. Nous entretenons un dialogue et une relation constants avec ces gens avec lesquels vous avez discuté la semaine dernière ou je ne sais plus quand, lorsque vous étiez là-bas. Ils sont en train de dresser une liste qui leur permettra de déterminer si l'accroissement du nombre de caméras météo représenterait une amélioration pour eux, car ils pilotent en se fondant sur les règles de vol à vue. Ce n'est pas partout qu'il y a des yeux.

Je comprends qu'ils sont intéressés à recourir aux services partout où des personnes sont présentes pour fournir des données structurées concernant la visibilité. À l'heure actuelle, les phares transmettent des bulletins météorologiques aux trois heures — s'ils étaient diffusés aux heures, nous les retransmettrions.

**Le sénateur Raine :** C'est curieux, car auparavant, ils diffusaient des bulletins aux heures, et pour une raison ou une autre, ils ont réduit leur nombre de bulletins, et n'en diffusent plus qu'aux trois heures. Je suis assez certaine que les personnes avec lesquelles nous avons discuté seraient heureuses de diffuser des bulletins aux heures.

**M. Kellar :** L'unique préoccupation, c'est que le niveau et les critères de qualité des données météorologiques diffusées par ces 17 stations de phare sont très différents de ceux des données d'observation météorologique aéronautique diffusées chaque heure que nous fournissons depuis nos quelque 200 sites disséminés au pays. À l'heure actuelle, il y a une grande différence à cet égard, mais cela pourrait changer.

**Le sénateur Raine :** On nous a dit que le système automatisé d'observation météorologique était précis à 99 p. 100. Si je ne m'abuse, ce sont des gens d'Environnement Canada ou de la Garde côtière canadienne qui nous ont dit cela.

**Le président :** De la Garde côtière.



**Senator Raine:** When we talked to both the lighthouse keepers and the people who use their services, we heard frequently that they are not reliable, they do not have a complete picture of the weather, and when they are out, because of where they are located, it takes a long time to go and fix them.

**Mr. Kellar:** I have no idea what knowledge a lighthouse operator would have of an automated weather observation system.

**Senator Raine:** The mariners are saying that.

**Mr. Kellar:** Back to the mariners. Unfortunately, our mission in life as an air navigation service provider is to aviation.

**The Chair:** If I could interject for a minute, because the disconnect that Senator Raine is talking about is across the board. There are people out there who pay taxes to the Government of Canada and who want services from the Government of Canada. There is a Government of Canada and it has various branches. The problem that we have is that those branches are operating in silos. The silos, they may talk to each other, but they do not work together.

Senator Raine is asking those questions in depth because we have just spent a week listening. You just heard the testimony that those lighthouse keepers will go. Every five years they have been told: "You guys are going. You are out of here."

If you are going to have a partnership, how can you have a partnership with people who are constantly under threat? What we found was a diminution of services and not an expansion. What we are trying to do is expand the services that lighthouse keepers get. We are trying to figure out a way to do that.

Our frustration is, on the one hand, we have the Coast Guard cutting down services, and, on the other hand, we have opportunities for services, like the one you just mentioned, if you could train those people.

Senator Raine is right when she talks about the pilots we spoke to, all the way from Vancouver Island up to Prince Rupert, and we must have talked to 15 different pilots and an association. We are talking about small aircraft here, not about Airbuses. That is how people get from island to island on the West Coast. They would like to talk to the lighthouse keepers but, if they are not there, how will they talk to them?

**Mr. Kellar:** I can appreciate the committee's task. We, unfortunately, or fortunately, depending how one might look at it, do not receive any money from the silos or the Canadian government. We are responsible to a fairly rigid group of customers, and our regulator is Transport Canada. We are responsible under some fairly rigid regulation on the quality of

**Le sénateur Raine :** Les gardiens de phare et ceux qui ont recours à leurs services nous ont souvent dit que les phares ne sont pas fiables, qu'ils ne fournissent pas des renseignements météorologiques exhaustifs et que, en cas de panne, en raison de l'endroit où ils sont situés, cela prend beaucoup de temps pour se rendre sur place et les réparer.

**M. Kellar :** J'ignore si un gardien de phare saurait utiliser un système automatisé d'observation météorologique.

**Le sénateur Raine :** C'est ce que disent les navigateurs.

**M. Kellar :** Nous revenons encore aux navigateurs. Hélas, la mission de notre entreprise est de fournir des services en matière de navigation aérienne, et, par conséquent, nous nous consacrons à l'aviation.

**Le président :** Si vous me permettez d'intervenir quelques instants, j'aimerais dire que l'écart dont parle le sénateur Raine est visible partout. Les gens versent de l'impôt au gouvernement du Canada, et ils veulent que le gouvernement du Canada leur fournisse des services. Il y a le gouvernement du Canada, et il y a ses diverses ramifications. Le hic, c'est que ces ramifications travaillent en vase clos — elles communiquent peut-être ensemble, mais elles ne travaillent pas ensemble.

Si le sénateur Raine pose des questions détaillées, c'est que nous venons tout juste de passer une semaine à écouter des gens. Vous venez tout juste d'entendre un témoignage selon lequel les gardiens de phare disparaîtront. Tous les cinq ans, on leur dit qu'ils disparaîtront, qu'ils ne feront plus partie du décor.

Vous pourriez établir un partenariat, mais comment établir un partenariat avec des gens qui ont une épée de Damoclès qui leur pend constamment au-dessus de la tête? Ce que nous avons constaté, c'est qu'il y avait non pas un accroissement, mais une diminution des services. Ce que nous tentons de faire, c'est d'accroître les services que reçoivent les gardiens de phare. Nous tentons de trouver une manière de faire cela.

Ce qui est frustrant, c'est que, d'une part, la Garde côtière diminue les services, et que, d'autre part, moyennant une formation, ces gens pourraient fournir des services comme ceux que vous venez tout juste de mentionner, car il existe des possibilités à cet égard.

Ce que le sénateur Raine dit à propos des pilotes avec lesquels nous avons discuté est vrai — et, de l'île de Vancouver jusqu'à Prince-Rupert, nous avons dû parler à 15 pilotes différents, de même qu'aux membres d'une association. Et je parle de pilotes de petits aéronefs, non pas de pilotes d'avion de type Airbus. Sur la côte Ouest, les gens se rendent d'une île à l'autre par aéronef. Ces pilotes aimeraient discuter avec les gardiens de phare, mais si ceux-ci ne sont pas dans les phares, comment pourront-ils discuter avec eux?

**M. Kellar :** Je peux comprendre en quoi consiste la tâche du comité. Pour notre part, malheureusement, ou heureusement, selon le point de vue, nous ne recevons pas d'argent du gouvernement du Canada ni de l'une ou l'autre de ses ramifications travaillant en vase clos. Nous sommes responsables devant un groupe assez rigide de clients, et Transports Canada est notre organisme de



services we provide, one of them being weather. Although I may be able to appreciate some of what I am hearing, I am not sure how relevant it is to what we do.

**The Chair:** That is what everyone is saying, you see. NAV CANADA says, "not my problem," Transport Canada says, "not my problem," Environment Canada says, "not my problem," and Parks Canada says, "not my problem."

**Mr. Kellar:** All but one are paid by taxpayers and one is private.

**The Chair:** That is right. They are all paid by taxpayers. We are all paid by taxpayers.

**Mr. Kellar:** They are not all paid by taxpayers. All but one are paid by taxpayers. NAV CANADA is a private company. Let us just be specific, if I could.

We absolutely appreciate the additional information we are getting via the Meteorological Service of Canada of the lighthouse observers. I think we were asked here to give our view towards aviation weather, and if you talk to the pilots who flew up the coast, you got a good view from those people flying the Turbo Otters, the Twin Otters and everything else. We speak to them a few times a year as well about where we are growing our weather information and what more we can make available.

Since our Olympics exercise, we have had a fairly active dialogue about growing the amount of information available. How we do that is by the fees we collect from the air operators as a private business.

**The Chair:** I interrupted Senator Raine. Please continue.

**Mr. Kellar:** I am not sure if I answered the end of your question.

**Senator Raine:** Senator Rompkey was right in that there has been kind of a concerted, ongoing devaluing of lighthouse keepers by the agency that they are part of, which must be demoralizing for them. In spite of that, many of the most experienced ones are still there — they work 24/7 and there they are.

It is a resource that I think, personally, NAV CANADA should be asking the question of the Meteorological Service of Canada: "How can we get more information from those lighthouse keepers into your system?" It makes sense. They are there. If you have a webcam, for instance, if you wanted to put

réglementation. Les services que nous fournissons doivent répondre à des critères de qualité passablement rigoureux, et l'un de ces services est la transmission de bulletins météorologiques. Je suis capable de comprendre certaines des choses que j'entends, mais je ne suis pas certain que cela présente un intérêt pour les activités que nous menons.

**Le président :** Vous voyez, c'est ce que tout le monde affirme. NAV CANADA dit : « ce n'est pas mon problème »; Transports Canada dit : « ce n'est pas mon problème »; Environnement Canada dit : « ce n'est pas mon problème »; et Parcs Canada dit : « ce n'est pas mon problème ».

**M. Kellar :** Toutes ces organisations sont financées par les contribuables, à l'exception d'une, qui est une entreprise privée.

**Le président :** C'est exact. Toutes ces organisations sont financées par les contribuables. Nous sommes tous financés par les contribuables.

**M. Kellar :** Elles ne sont pas toutes financées par les contribuables. L'une d'entre elles n'est pas financée par les contribuables. NAV CANADA est une entreprise privée. Soyons précis, si vous le permettez.

Nous nous réjouissons tout à fait de recevoir les renseignements supplémentaires que les gardiens de phare fournissent au Service météorologique du Canada. Je crois que l'on nous a demandé de nous présenter ici pour exposer notre point de vue en ce qui concerne la météorologie aéronautique, et si vous avez discuté avec les personnes qui pilotent des Turbo Otters, des Twin Otters et tous les autres appareils du genre qui sillonnent la côte, vous avez obtenu une bonne idée de la situation. Quelques fois par année, nous discutons nous aussi avec eux de l'accroissement du nombre de renseignements météorologiques que nous fournissons et du type de renseignements supplémentaires que nous pourrions fournir.

Depuis les Jeux olympiques, nous avons entretenu un dialogue assez constant avec eux en ce qui concerne l'accroissement de la quantité de renseignements disponibles. Ce sont les droits que, en tant qu'entreprise privée, nous percevons des exploitants aériens, qui nous permettront de procéder à cet accroissement.

**Le président :** Sénateur Raine, je vous ai interrompu. Veuillez poursuivre.

**M. Kellar :** Je ne suis pas certain d'avoir répondu à la dernière partie de votre question.

**Le sénateur Raine :** Ce que le sénateur Rompkey a dit est exact, dans la mesure où l'agence dont relèvent les gardiens de phare a procédé à une certaine forme de dévalorisation concertée et constante du travail des gardiens de phare, ce qui doit être démoralisant pour ces derniers. En dépit de cela, bon nombre des gardiens de phare possédant le plus d'années d'expérience sont toujours en poste — ils travaillent 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Ils sont toujours là.

Pour ma part, j'estime qu'il s'agit d'une ressource dont devrait tirer profit NAV CANADA. Vous devriez vous adresser au Service météorologique du Canada et lui poser la question suivante : « Comment pouvons-nous verser dans votre système davantage de renseignements fournis par ces gardiens de phare? » Cela est

webcams, it makes sense to put them where someone can look after them. It is right there, on their building, rather than not having them.

**Mr. Kellar:** Today we have a contract in place until 2021 to have weather provided out of the light stations every three hours, at the level they are trained. I do not have an opinion as far as whether they could be, should be, or will be, trained further. Right now, we are happy with what we are getting.

**The Chair:** Let us turn it around. If you were asked by a government agency to do more training and to make them more familiar with technology and so on, would you do that?

**Mr. Kellar:** If we were asked, we would go to our customers under a structured consultation process, which is risk-based, all the aeronautical study. We would have a discussion about what level of service could be enhanced and how, whether it is additional weather reports coming from lighthouses, additional implementation of technology that is not human aided and so forth, on where it was. We would look at the traffic in certain parts of the area that we are assessing, and we would do a full risk analysis that we would eventually share with Transport Canada. That is how we conduct business when it comes to assessing levels of service. It is safety, risk based.

**Mr. MacDonald:** All the changes that happened since 2003 with weather cameras and AWOS were based on a full consultation process with our customers and ongoing through the aeronautical study process.

**The Chair:** Who would you have a dialogue with on the coast of British Columbia?

**Mr. Kellar:** It would be the following: the BC Aviation Council; all of the float operators — there are less now that some of them have merged — that operate on the coast; general aviation through COPA, the Canadian Owners and Pilots Association; general aviation through the CBAA, the Canadian Business Aircraft Association; and the Air Transport Association of Canada because they have some members that are residents of the coast. That is pretty much it as far as domestic organizations. Many of the operators that reside on the West Coast belong to more than one of those groups.

We are regularly getting feedback from some of the operators that you may have well travelled on last week, both by way of the BC Aviation Council and by way of the Air Transport Association of Canada. We have had a lot of discussion on services pre- and post-Olympics, and some of the things we have learned from the Olympics, such as enhancing more weather

logique. Ces gardiens de phare sont là. Si vous voulez installer des caméras web, par exemple, il est logique de les installer à un endroit où quelqu'un peut s'en occuper — vous pourriez les installer là, dans leur bâtiment, plutôt que de vous en passer.

**M. Kellar :** Nous avons passé un marché valide jusqu'en 2021 et aux termes duquel les stations de phare nous fourniront aux trois heures des renseignements météorologiques correspondant au niveau de formation des observateurs de ces installations. Je n'ai aucune opinion sur la question de savoir si ces personnes pourraient ou devraient recevoir une formation supplémentaire, ou si elles en recevront effectivement une. À l'heure actuelle, nous sommes heureux des renseignements que l'on nous fournit.

**Le président :** Examinons la question sous un autre angle. Si un organisme gouvernemental vous demandait de dispenser une formation supplémentaire à ces gens et de les familiariser avec la technologie et tout le reste, accepteriez-vous de le faire?

**M. Kellar :** Si l'on nous demandait de le faire, nous consulterions nos clients dans le cadre d'un processus structuré et axé sur les risques — une étude aéronautique complète. Nous discuterions de la mesure dans laquelle le niveau de service pourrait être accru et des moyens à prendre à cette fin, de la question de savoir si les phares fourniraient des bulletins météorologiques supplémentaires, si une technologie automatisée et d'autres choses du genre devraient être mises en place, et de l'endroit où elles devraient l'être. Nous examinerions le trafic aérien dans certaines parties de la région en question, et nous procéderions à une analyse complète des risques que nous assumerions conjointement avec Transports Canada. C'est de cette façon que nous procédons lorsque nous évaluons les niveaux de service. C'est une question de sécurité, qui est évaluée en fonction des risques.

**M. MacDonald :** Tous les changements que nous avons effectués depuis 2003 avec la mise en place des caméras météo et du système automatisé d'observation météorologique étaient fondés sur un processus complet de consultation de nos clients, processus qui s'est poursuivi jusqu'au processus d'études aéronautiques.

**Le président :** Avec quelles organisations de la côte de la Colombie-Britannique discuteriez-vous?

**M. Kellar :** Nous discuterions avec le BC Aviation Council, avec tous les exploitants d'hydravion qui exercent leurs activités sur la côte — il y en a moins qu'auparavant puisque quelques-uns d'entre eux ont fusionné; avec la COPA, la Canadian Owners and Pilots Association, et avec l'ACAA, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, deux organisations qui représentent des membres du secteur de l'aviation générale; et avec l'Association du transport aérien du Canada, car quelques-uns de ces membres vivent sur la côte. C'est à peu près tout en ce qui concerne les organisations intérieures. Bon nombre des exploitants établis sur la côte Ouest appartiennent à plus d'une de ces organisations.

Nous recevons régulièrement, par le truchement du BC Aviation Council et de l'Association du transport aérien du Canada, des commentaires de quelques-uns des exploitants qui ont peut-être bien assuré votre transport au cours de vos déplacements la semaine dernière. Nous avons eu beaucoup de discussions sur les services avant et après les Jeux olympiques, et



cameras in parts of the islands that never had people but might have electricity that they could stand to benefit from. That is not necessarily taking into account with respect to the light stations.

**The Chair:** The same problem does not exist on the East Coast, I assume — does it?

**Mr. Kellar:** Which problem would that be?

**The Chair:** The same situation, let us put it that way.

**Mr. Kellar:** We do not receive any marine weather observations out of any lighthouses on the East Coast through the Meteorological Service of Canada. Whether they are there and providing something, I am not sure.

**Senator Cochrane:** What has happened to the weather forecasting that airports used to provide from Transport Canada?

**Mr. Kellar:** When you say what has happened, the answer is nothing. There are more of them, but Transport Canada does not provide them.

In 1996, when Transport Canada commercialized the air navigation services to NAV CANADA, at all of those airports we took over the responsibility for reporting the weather. We have since grown that number, and we report it every hour or, if the weather changes significantly within that hour, it all goes into the Meteorological Service of Canada, and they have employed forecasters who do forecasts, in some locations, 24-hour rolling forecasts, and in some locations 12-hour forecasts.

The simple answer is nothing has happened, other than it has increased, as far as locations. It is just not Transport Canada anymore. That is the real difference.

If you go on the Weather Network, or if you access the web, as many of us do, to see what is happening tonight in Ottawa, that same information is coming from the Meteorological Service of Canada as forecasters, but the raw data they start with is being reported at over 200 airports in the country by our observers or contract observers — we have many contract observers — every hour or fraction thereof where the weather has a significant change. Nothing has happened, other than it has increased.

sur certaines des leçons que nous avons tirées des Jeux olympiques, par exemple le fait de perfectionner davantage les caméras météo installées dans les parties des îles où il n'y a jamais eu personne, mais où il y a peut-être de l'électricité dont elles pourraient tirer parti. En ce qui a trait aux stations de phare, cela n'est pas nécessairement pris en considération.

**Le président :** Je suppose qu'on n'a pas le même problème sur la côte Est, n'est-ce pas?

**M. Kellar :** De quel problème parlez-vous?

**Le président :** Je suppose que la situation est différente, disons-le comme ça.

**M. Kellar :** Aucun phare de la côte Est ne nous fournit le moindre bulletin d'observation météorologique maritime par le truchement du Service météorologique du Canada. Quant à savoir s'il y a des phares là-bas et s'ils fournissent des renseignements, je ne saurais le dire.

**Le sénateur Cochrane :** Que s'est-il passé avec les prévisions météorologiques que les aéroports diffusaient auparavant en se fondant sur des données de Transports Canada?

**M. Kellar :** Que s'est-il passé avec cela? Rien. Les aéroports en fournissent davantage, mais Transports Canada ne les communique pas.

En 1996, lorsque Transports Canada a commercialisé les services de navigation aérienne, c'est NAV CANADA qui a hérité de ces services et qui a pris la responsabilité de diffuser les renseignements météorologiques dans tous ces aéroports. Nous avons accru le nombre de bulletins météorologiques, et nous les diffusons chaque heure, ou plus fréquemment si la météo change de façon importante — nous transmettons ces renseignements au Service météorologique du Canada, qui dispose d'employés affectés à l'établissement de prévisions. Dans certains sites, il s'agit de prévision sur 24 heures, et dans d'autres, de prévisions sur 12 heures.

La réponse simple, c'est que rien n'est arrivé à ces prévisions météorologiques, sinon que leur nombre a augmenté, du moins le nombre de sites où elles sont établies. Le véritable changement tient à ce que ces prévisions ne sont plus uniquement fournies par Transports Canada.

Si vous consultez Météo Média ou un site web, comme bon nombre d'entre nous le faisons, pour vous enquérir du temps qu'il fera ce soir à Ottawa, vous obtiendrez des renseignements semblables à ceux qui sont fournis par les spécialistes des prévisions du Service météorologique du Canada, mais ceux-ci se fondent sur des données brutes que des observateurs de NAV CANADA ou des observateurs contractuels — nous faisons affaire avec une kyrielle d'observateurs contractuels — fournissent depuis plus de 200 aéroports du pays à chaque heure ou à une fréquence plus élevée en cas de modification importante de la météo. Rien ne s'est passé, sinon que le nombre de prévisions météorologiques a augmenté.



**Mr. MacDonald:** If changes do occur, once again, we are required, by regulations, to go through this process of an aeronautical study to consult with the customers to make changes either to the weather service we provide or any air navigation service.

**Senator Cochrane:** When an airline pilot needs to find out what the weather is like 10 minutes before he arrives, do you give that information?

**Mr. Kellar:** Yes. He can contact the air traffic control tower, the en route air traffic control centre, the flight information centres I made reference to earlier, and most of the country is covered by a radio frequency where a pilot of an airline or a float operator on the West Coast can talk to someone to get the latest weather.

**Senator Cochrane:** In other words, they are subcontracting.

**Mr. Kellar:** Or they are our employees; it is a combination of both.

**Senator Raine:** I am almost positive that in the job description for the lighthouse keepers, every three hours they take weather observations and they send them in. In addition, any time the weather changes, they send that in as well. Obviously, it is not coming in to you in the form that makes it optimal for your use. They are not trained up to your standards, and you would rather have hourly. Am I correct in that?

**Mr. Kellar:** Yes, in part of what you said you are correct. They are not trained up to our standards. We get hourly weather in various locations in the vicinity of many of the lighthouses. I cannot answer if any, or which of those 17 lighthouses on the West Coast we would like to have hourly weather for, unless we conducted an aeronautical study with our customers and the stakeholders in the area to determine that. Either way, I could not answer that.

**Senator Raine:** Have you conducted an aeronautical study of what we call the "Marine Highway" up the West Coast of British Columbia?

**Mr. MacDonald:** Yes, in 2003 we did an aeronautical study. Many of the things we have implemented came out of that aeronautical study that was fully consulted, and risk assessments were completed on it. The weather cameras at those sites, the AWOS and the different types of local weather graphics that came out were implemented as a result of that study.

**M. MacDonald :** Je le répète, si nous effectuons des changements, que ce soit sur le plan des services météorologiques que nous fournissons ou sur celui de tout service de navigation aérienne, nous sommes tenus, conformément aux règlements en vigueur, d'effectuer une étude aéronautique et de consulter les clients.

**Le sénateur Cochrane :** Si un pilote de ligne doit savoir quelles sont les conditions météorologiques de tel ou tel endroit 10 minutes avant son arrivée, lui fournirez-vous ces renseignements?

**M. Kellar :** Oui. Ce pilote peut communiquer avec la tour de contrôle de la circulation aérienne, le centre de contrôle de la circulation des aéronefs en vol ou l'un des centres d'information de vol auxquels j'ai fait allusion précédemment, et il peut aussi accéder à une fréquence radio qui dessert presque tout le territoire canadien et qui permet au pilote d'un avion de ligne ou d'un hydravion sur la côte Ouest de communiquer avec quelqu'un pour obtenir les plus récents renseignements météorologiques.

**Le sénateur Cochrane :** En d'autres termes, il s'agit de sous-traitants.

**M. Kellar :** Ou de nos employés — c'est une combinaison des deux.

**Le sénateur Raine :** Je peux affirmer que, dans la description de tâches d'un gardien de phare, il est indiqué que celui-ci doit effectuer des observations météorologiques et les diffuser aux trois heures. En outre, chaque fois que la météo change, il doit transmettre un bulletin. De toute évidence, ces bulletins ne répondent pas à vos critères, et vous ne pouvez pas les utiliser de façon optimale. Les gardiens de phare n'ont pas la formation nécessaire pour fournir des bulletins répondant à vos critères, et vous aimeriez mieux que ces bulletins soient produits toutes les heures. Est-ce exact?

**M. Kellar :** Oui, une partie de ce que vous dites est exacte. La formation des gardiens de phare ne répond pas à nos critères. Nous recevons des bulletins météorologiques de diverses installations situées non loin de bon nombre des phares. Je ne peux pas répondre à la question de savoir si nous aimerions recevoir des bulletins météorologiques de ces 17 phares de la côte Ouest ni indiquer desquels phares nous aimerions recevoir ce type de bulletin avant d'avoir mené une étude aéronautique auprès de nos clients et des intervenants de la région. D'une façon ou d'une autre, je ne peux répondre à cette question.

**Le sénateur Raine :** Avez-vous mené une étude aéronautique sur ce que nous appelons la « route maritime » au nord de la côte Ouest de la Colombie-Britannique?

**M. MacDonald :** Oui, nous avons mené une étude aéronautique à ce sujet en 2003. Bon nombre des choses que nous avons mises en oeuvre découlaient de cette étude aéronautique strictement fondée sur des consultations. En outre, des évaluations du risque ont été menées à ce sujet. Les caméras météo installées sur ces sites, le système automatisé d'observations météorologiques et les divers types de graphiques météorologiques locaux ont été mis en oeuvre à la suite de cette étude.

**Senator Raine:** Did you find any places up the coast where you are missing information? I am thinking of Cape Scott in the southern tip of the Haida Gwaii.

**Mr. Kellar:** Based on the aeronautical study and the level of service with consultation at that point in time, we employed the appropriate weather services to mitigate what risk was exposed.

If that has changed since 2002 to what you are referring to, it has not been brought to our attention by the aviation operators in that area. There is quite an active dialogue back and forth with those operators. When we did that in 2002, we would have identified areas of concern or risk and mitigated them by implementing the significantly expanded amount of weather information that we have done since it was operated by Transport Canada in 1996, or pre-2002 even. We have continued to expand it. I would never say "never." We have not heard of a new concern or risk in the particular area that you are making reference to, to the best of my knowledge, from our operators.

**Senator Raine:** When you did the consultations in 2003, did you have good consultations with the Canadian Coast Guard with regard to their plans for the lighthouses?

**Mr. MacDonald:** If you go back in history, the services or the supplementary weather reports being provided were being provided by Transport Canada at the time of transfer. It was under contract. When that happened, we accepted that responsibility and continue to do that.

Looking at the requirements in 2003 was based on, as you will recall, the decision to cancel that program. It was reinstated very quickly after that. We continued to do a study.

**Senator Raine:** Let me make it clear here. When you were doing the study, you were under the impression at that time that the Coast Guard would be de-staffing the lighthouses, were you not?

**Mr. MacDonald:** Yes.

**Senator Raine:** Perhaps the optimal use of the lighthouses has not been fully considered by NAVCAN.

**Mr. MacDonald:** I would not say that. At the time, in 2001, because the weather reporting was not up to the standards we have for aviation weather set by Transport Canada, the decision was made by Transport Canada to remove those supplemental weather reports. However, after reaction by the customers and the float plane operators and the people operating, it was reinstated in 2002.

**Le sénateur Raine :** Avez-vous découvert qu'il y avait des lieux du nord de la côte à propos desquels vous n'aviez pas suffisamment d'information? Je pense plus particulièrement au cap Scott, qui se trouve sur la pointe sud de Haida Gwaii.

**M. Kellar :** En nous fondant sur l'étude aéronautique et le niveau de service en matière de consultation dont nous disposions à ce moment-là, nous avons utilisé les services météorologiques appropriés pour atténuer les risques décelés.

Si, depuis 2002, les choses ont changé pour devenir ce que vous dites, je n'en ai pas été informé par les exploitants du secteur de l'aviation de la région. Nous entretenons un dialogue assez dynamique avec ces exploitants. Lorsque nous avons fait cela en 2002, nous avons décelé les aspects qui soulevaient des préoccupations ou des risques, et nous les avons dissipés en accroissant de façon considérable la quantité de renseignements météorologiques recueillis et diffusés depuis que nous avons repris, en 1996, le service auparavant exploité par Transports Canada, ou même depuis la période précédant 2002. Cet accroissement s'est poursuivi. Il ne faut jamais dire « jamais ». Pour autant que je sache, les exploitants auxquels nous avons affaire ne nous ont jamais fait part d'une nouvelle préoccupation ou d'un nouveau risque dans la région à laquelle vous avez fait allusion.

**Le sénateur Raine :** Lorsque vous avez mené des consultations en 2003, avez-vous eu de bonnes discussions avec la Garde côtière canadienne à propos de ce qu'elle prévoit faire avec les phares?

**M. MacDonald :** Si l'on remonte dans le passé, avant le transfert des responsabilités, c'est Transports Canada qui fournissait les services météorologiques ou les bulletins météorologiques supplémentaires. Ces services étaient fournis à contrat. Au moment du transfert, nous avons accepté ces responsabilités, et nous continuons à les assumer.

Vous vous rappellerez que l'examen des exigences mené en 2003 était fondé sur la décision de supprimer ce programme. Il a été rétabli très peu de temps après cela. Nous avons continué de mener une étude.

**Le sénateur Raine :** Permettez-moi de tirer quelque chose au clair. Lorsque vous meniez l'étude, vous aviez l'impression que la Garde côtière allait automatiser les phares, n'est-ce pas?

**M. MacDonald :** Oui.

**Le sénateur Raine :** Peut-être que NAV CANADA n'a pas examiné en détail la question de l'utilisation optimale qui peut-être être faite des phares.

**M. MacDonald :** Je ne dirais pas cela. À ce moment-là, en 2001, Transports Canada a pris la décision de supprimer les bulletins météorologiques supplémentaires puisque les bulletins météorologiques ne répondaient pas aux normes qu'il avait fixées en matière de météorologie aéronautique. Cependant, vu la réaction des clients et des exploitants et des pilotes d'hydravion, ces bulletins ont été rétablis en 2002.



After that, we undertook a study to look at all the requirements in that area, including the supplemental weather reporting done at the time, to see where we needed to augment with additional weather capability. That is what came out of that study.

**Mr. Kellar:** It would be fair to point out we interpret the information that we get every three hours, first, because of the level of information and the training that goes into providing it as supplemental. To this day, we are under the understanding they have a full-time job, and this was supplemental.

**The Chair:** You mean the lighthouse keepers?

**Mr. Kellar:** Yes. Second, we have not been informed that they will stop doing this.

**The Chair:** Okay.

**Mr. Kellar:** Other than by being asked to come to this committee.

**The Chair:** Let us tell you. We found that they have been under siege. As a matter of fact, this goes back to the 19th century. Lighthouse keepers have been at the bottom of the food chain, and have been treated as such. That is still happening because the Coast Guard feels they are not necessary. Technology is in, human beings are out. That is the simple message.

They are no longer needed. Here you are and we are talking about training these people. You ask what they do. Their services have been cut. Their boats have been taken away from them and they cannot do carpenter work anymore. There are all sorts of things they used to do that they cannot do now. They are told not to do it for labour relations reasons or one reason or another.

The reality is that their duties have shrunk. Tonight, we are talking about how we can enhance those duties. The problem we have here is that you are a private organization, so a government really has to come to you and say: "Would you do this?" I do not know whether the Coast Guard will do this.

**Mr. Kellar:** We are a private business that operates as a business and we have a service level to provide, which we do exceptionally well, particularly when it comes to weather.

That being said, we are continuously having discussions with various different departments of federal and provincial governments about different parts of our business. I suspect we will for years to come.

**The Chair:** I hope that your discussions with the Coast Guard take place very soon.

Par la suite, nous avons entrepris une étude portant sur toutes les exigences dans ce domaine, y compris celles touchant les bulletins météorologiques supplémentaires diffusés à cette époque, afin de déterminer à quels égards nous devions accroître nos capacités météorologiques. C'est ce qui a découlé de cette étude.

**M. Kellar :** Il serait juste de souligner que nous interprétons les renseignements que nous recevons aux trois heures, premièrement en raison de la formation et du niveau d'information qui sont requis pour fournir ces bulletins supplémentaires. À ce jour, d'après ce que nous croyons comprendre, ces gens occupent un emploi à temps plein, et ces bulletins météorologiques s'ajoutent à leur travail.

**Le président :** Vous parlez des gardiens de phare?

**M. Kellar :** Oui. Deuxièmement, nous n'avons pas été informés du fait qu'ils cesseraient de faire cela.

**Le président :** D'accord.

**M. Kellar :** Si on ne nous avait pas invités à nous présenter devant le comité, nous ne l'aurions pas su.

**Le président :** Permettez-moi de vous expliquer : nous avons découvert qu'ils étaient persécutés. En fait, cette persécution remonte au XIX<sup>e</sup> siècle. On considérait que les gardiens de phare étaient au bas de l'échelle sociale, et on les a traités en conséquence. Les choses n'ont pas changé, car la Garde côtière estime qu'ils ne sont pas nécessaires. La technologie est en vogue, et les êtres humains sont démodés — voilà, pour l'essentiel, le message qu'on leur transmet.

Ils ne sont plus nécessaires. Vous vous présentez ici et vous parlez de leur dispenser une formation. Vous nous demandez en quoi consiste leur travail. Les services qu'ils fournissent ont été coupés. On leur a enlevé leurs bateaux, et ils ne peuvent plus exécuter de tâches de charpentier. Il y a toutes sortes de tâches qu'ils exerçaient dans le passé et qu'ils n'exercent plus. On leur dit qu'ils ne peuvent plus exécuter ces tâches pour des raisons de relations de travail ou pour n'importe quelle autre raison.

La réalité, c'est que leur nombre de tâches s'est atrophié. Ce soir, nous discutons de la manière dont nous pouvons mettre en valeur les tâches exécutées par les gardiens de phare. Le hic, c'est que l'organisation que vous représentez est une entreprise privée — il faut donc qu'une organisation gouvernementale s'adresse à vous et vous demande : « Seriez-vous disposés à faire cela? » J'ignore si la Garde côtière le fera.

**M. Kellar :** Nous représentons une entreprise privée qui fonctionne comme telle. Nous avons un niveau de service à offrir, ce que nous faisons exceptionnellement bien, surtout en matière de météo.

Cela dit, nous discutons continuellement des différents aspects de nos activités avec divers ministères fédéraux et provinciaux. Je suppose que ces discussions se poursuivront pendant encore des années.

**Le président :** J'espère que vous discuterez très bientôt avec la Garde côtière.



**Mr. Kellar:** It is important. Marine weather reports are with the Meteorological Service of Canada. We do not communicate with the Coast Guard. I do not mean we do not communicate with them. Every time a helicopter takes off, we communicate with them. I mean we pay annually for contractual relationships. We do so for those 17 lighthouses to provide us a modified observation from what we would provide every three hours. We pay it to the Meteorological Service of Canada.

**The Chair:** Yet they are not owned by the Meteorological Service of Canada.

**Mr. Kellar:** I suspect there is a contracting arrangement between the two federal departments.

**The Chair:** That is what I meant a minute ago by the frustrations we have. We keep going around in circles here; it is like nailing jelly to a wall. We cannot seem to get at anything substantial and get the right people talking to each other. That is part of our problem.

**Mr. Kellar:** We talk continuously and often with the Meteorological Service of Canada about information available across this country. The 17 lighthouses we are talking about today are only 17 locations of many. We have a contractual arrangement for a certain degree of weather with the Meteorological Service of Canada.

I am trying to quantify this. We do not go out and shop multiple different federal governments for one service. When it comes to weather, Environment Canada are the experts and we report the data to them regularly.

**The Chair:** Those pilots who fly up and down that coast want to know the sea state at any one time. The weather in B.C. can change just like that. There is a fair amount of traffic, and the traffic is increasing as far as we can tell. They not only want to know what is happening in the air, what the temperature is and so on; the pilots want to know what is happening on the water.

**Mr. Kellar:** We are very familiar with that. We often do aeronautical studies that address just that. I think we are very much aligned with what the pilots want.

**Senator Raine:** This has been very interesting. I think we need to call Environment Canada back.

**The Chair:** We need to keep calling people.

**M. Kellar :** C'est important. Les bulletins météorologiques maritimes relèvent du Service météorologique du Canada. Nous ne sommes pas en contact avec la Garde côtière. Je ne suis pas en train de dire que nous ne communiquons pas avec elle — chaque fois qu'un hélicoptère décolle, nous communiquons avec elle. Ce que je veux dire, c'est que nous payons annuellement pour des relations contractuelles. Nous le faisons pour que ces 17 phares nous fournissent des observations différentes de celles que nous diffuserions aux trois heures. Nous payons cela au Service météorologique du Canada.

**Le président :** Et pourtant, le Service météorologique du Canada n'en est pas propriétaire.

**M. Kellar :** Je suppose que les deux ministères fédéraux ont conclu une entente contractuelle.

**Le président :** C'est ce que je voulais dire il y a quelques instants lorsque j'ai évoqué nos frustrations. Nous ne cessons pas de tourner en rond — nous cherchons la quadrature du cercle. Nous semblons incapables d'en arriver à quelque chose de concret et de mener les bonnes personnes à nouer un dialogue. C'est une partie de notre problème.

**M. Kellar :** Nous discutons continuellement et fréquemment des renseignements disponibles partout au pays avec le Service météorologique du Canada. Les 17 phares dont nous parlons aujourd'hui ne représentent qu'une infime partie des phares qui existent. Nous avons conclu une entente contractuelle avec le Service météorologique du Canada touchant un certain nombre de services météorologiques.

Je tente de quantifier cela. Nous ne faisons pas de magasinage auprès de multiples ministères fédéraux avant d'obtenir un service. En matière de météorologie, l'expertise se trouve au sein d'Environnement Canada, et nous lui fournissons régulièrement des données.

**Le président :** Ces pilotes qui sillonnent la côte veulent connaître l'état de la mer à tout moment. En Colombie-Britannique, la météo peut changer en un clin d'oeil. Il y a beaucoup de circulation, et pour autant que nous sachions, elle est en croissance. Des pilotes ne veulent pas seulement savoir ce qui se passe dans les airs, c'est-à-dire connaître la température et les autres paramètres du genre; les pilotes veulent aussi savoir ce qui se passe sur l'eau.

**M. Kellar :** Nous savons très bien cela. Nous menons souvent des études aéronautiques portant justement sur cette question. Je crois que les renseignements que nous fournissons sont conformes aux renseignements que les pilotes veulent obtenir.

**Le sénateur Raine :** Cela a été très intéressant. À mon avis, nous devons demander à des représentants d'Environnement Canada de se présenter de nouveau devant le comité.

**Le président :** Nous devons continuer à demander à des gens de se présenter devant le comité.

**Senator Raine:** We were getting from the users of the information that the automated systems were not as reliable. They were often out of commission with no information coming through, especially during storm periods when they need them.

**Mr. Kellar:** Part of that reliability that they referenced is the reason we have a national program to replace 80-some of them with a new-generation automated weather station that has a different reliability factor. That is the automatic weather system we tested for two years before being approved by our regulator in Iqaluit, Nunavut, and St. John's in Newfoundland to ensure that the reliability was there, and the quality of the weather was there to meet the standards of our regulator, Transport Canada. That is why we embarked on a multi-million dollar project to put that in place in 86 locations in the country.

It is possible that some of the feedback regarding reliability could be attributed to the older generation. I am not sure. I do not know specifically what you are referring to. However, we were not satisfied with the reliability of the old generation of AWOS either, which is why we made the decision to put a capital plan together to replace them.

**Senator Raine:** Everyone would agree that the more tools you have at your disposal the better. We are looking at the idea that heat, light and a human being in a location, surely, must be a valuable resource for you to look at when deploying all of your aids to navigation. We need a little bit more information on that.

**The Chair:** We have been at this for almost three hours.

**Senator Cochrane:** If the Meteorological Service of Canada would ask you to take on the role of supplying the weather information that the lighthouses now provide, would you be able to do that?

**Mr. Kellar:** I am not sure I understand that question.

**Mr. MacDonald:** You are saying that if the light stations did not exist and the reporting being done by the individuals today was gone, what would we do?

**Senator Cochrane:** Yes. Would NAV CANADA be prepared to, under contract with the government, take on that service?

**Mr. MacDonald:** As we said before, we would get back into working with our customers to reassess through the aeronautical study what the gaps and requirements are for that coast, and work with them to address those issues through our normal process.

**Le sénateur Raine :** Ceux qui utilisent l'information nous ont dit que les systèmes automatisés ne sont pas aussi fiables que les autres systèmes. Ils nous ont dit que ces systèmes étaient souvent hors service et qu'ils se retrouvaient sans renseignements lorsqu'ils ont besoin de ces renseignements, surtout durant les périodes de tempête.

**M. Kellar :** Ces lacunes sur le plan de la fiabilité auxquelles ces gens ont fait allusion expliquent en partie pourquoi nous avons mis en place un programme national visant à remplacer le système de quelque 80 sites par un système automatisé dernier cri d'une fiabilité différente. Ce système, c'est le système d'observation météorologique automatisé qui a été approuvé par notre organisme de réglementation à Iqaluit, au Nunavut, et à St. John's, à Terre-Neuve, après que nous l'avons mis à l'essai pendant deux ans pour nous assurer qu'il était fiable et que la qualité des données météorologiques qu'il nous permettait d'obtenir répondait aux normes de notre organisme de réglementation, Transports Canada. C'est la raison pour laquelle nous avons entrepris de mettre ce système en place dans 86 sites du pays, projet d'une valeur de plusieurs millions de dollars.

Il est possible que certains commentaires touchant la fiabilité concernaient l'ancien système. Je ne suis pas certain. Je ne sais pas précisément de quoi vous parlez. Cependant, je peux dire que nous n'étions pas nous non plus satisfaits de la fiabilité de l'ancien système automatisé d'observation météorologique, et c'est pourquoi nous avons décidé d'élaborer un plan d'immobilisations en vue de remplacer ce système.

**Le sénateur Raine :** Tout le monde serait d'accord pour dire que plus vous aurez d'outils à votre disposition, mieux ce sera. Nous examinons l'idée selon laquelle un être humain dans un bâtiment chauffé et éclairé doit assurément représenter une ressource précieuse que vous auriez intérêt à prendre en considération au moment de déployer l'ensemble de vos services d'aide à la navigation. Nous avons besoin d'obtenir un peu plus de renseignements à ce sujet.

**Le président :** Nous discutons de cela depuis près de trois heures.

**Le sénateur Cochrane :** Si le Service météorologique du Canada vous demandait d'assumer le rôle consistant à fournir les renseignements météorologiques que les phares fournissent à ce moment-ci, seriez-vous capables de le faire?

**M. Kellar :** Je ne suis pas certain de comprendre la question.

**M. MacDonald :** Vous voulez savoir ce que nous ferions si les phares et les bulletins météorologiques qu'ils diffusent actuellement n'existaient plus?

**Le sénateur Cochrane :** Oui. Est-ce que NAV CANADA serait prête à conclure un marché avec le gouvernement afin de prendre en charge ce service?

**M. MacDonald :** Comme je l'ai dit précédemment, nous consulterions nos clients pour réévaluer, au moyen d'une étude aéronautique, les lacunes et les exigences spécifiques à cette côte et nous collaborerions avec eux pour régler ces problèmes au moyen de notre processus normal.



**Senator Cochrane:** To see if it was feasible.

**Mr. MacDonald:** Yes.

**Mr. Kellar:** It is important to note today that such weather does not constitute “essential” as far as providing aviation weather to that area; it is additional, supplemental information. If that was removed, we would have to sit down, assess the traffic levels, operators and have everyone’s feedback to determine whether we needed to change that.

I will stress again that it is supplemental. It is not part of the core aviation weather requirement today.

**The Chair:** The float plane operators do not see it as supplemental.

**Mr. Kellar:** The way our relationships work with operators in all of Canada is that, if they have a concern they raise with us, we sit down and do an aeronautical study. It does not matter if it is removed, closed or open. That is the relationship we have with the operators in this country.

**The Chair:** Thank you very much for coming. We have work to do. You have at least clarified some things for us. Thank you very much.

**Mr. Kellar:** Thank you for having us

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Thursday, November 25, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 9 a.m. to examine issues relating to the federal government’s current and evolving policy framework for managing Canada’s fisheries and oceans (topic: Canadian lighthouses).

**Senator Bill Rompkey** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** I call this meeting to order. My name is Senator Bill Rompkey; I am Chair of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. We have been engaged in a study of lighthouses and lighthouse keepers, looking specifically at the absence or pending absence of lighthouse keepers on both coasts, particularly in Newfoundland and Labrador and British Columbia.

We travelled to both coasts; we travelled to Newfoundland and Labrador and visited lighthouses and we travelled to British Columbia and visited lighthouses all way from Vancouver Island

**Le sénateur Cochrane :** Pour voir si cela est faisable.

**M. MacDonald :** Oui.

**M. Kellar :** À ce moment-ci, il est important de souligner que ces renseignements météorologiques ne sont pas « essentiels » — ces renseignements relatifs à la météorologie aéronautique de cette région constituent de l’information additionnelle, de l’information supplémentaire. Si ces renseignements n’étaient plus fournis, nous devrions prendre un moment pour évaluer les volumes de circulation et les exploitants, et pour demander à tous les intervenants de formuler des commentaires pour que nous puissions déterminer si nous devons prendre des mesures pour changer cette situation.

J’insiste de nouveau sur le fait qu’il s’agit de renseignements supplémentaires — ils ne font pas partie des renseignements météorologiques essentiels que doivent posséder les exploitants selon les exigences en vigueur.

**Le président :** Les exploitants d’hydravions ne considèrent pas ces renseignements comme des renseignements supplémentaires.

**M. Kellar :** Nos relations avec les exploitants de toutes les régions du Canada fonctionnent de la manière suivante : s’ils nous font part d’une préoccupation, nous l’examinons dans le cadre d’une étude aéronautique. Que cela soit supprimé, fermé ou ouvert n’a aucune importance. C’est de cette façon que fonctionnent nos relations avec les exploitants du pays.

**Le président :** Merci beaucoup de vous être présentés ici. Nous avons du pain sur la planche. Au moins, vous avez tiré au clair certaines choses. Merci beaucoup.

**M. Kellar :** Merci beaucoup de nous avoir invités.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le jeudi 25 novembre 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd’hui à 9 h pour étudier les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (sujet : les phares canadiens).

**Le sénateur Bill Rompkey** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Je déclare la séance ouverte. Je suis le sénateur Bill Rompkey; je suis président du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. Nous procédons actuellement à une étude sur les phares et les gardiens de phare et nous nous intéressons en particulier à l’absence réelle ou imminente des gardiens de phare sur les deux côtes, en particulier à Terre-Neuve-et-Labrador et en Colombie-Britannique.

Nous avons visité les deux côtes; nous sommes allés à Terre-Neuve-et-Labrador pour visiter des phares et nous sommes allés en Colombie-Britannique, où nous avons visité



up to Prince Rupert. We are in the final stages of our report for the Senate, with a copy to the Minister of Fisheries and Oceans on the issue of the staffing of lighthouses.

We have before us from Transport Canada, Donald Roussel, Director General, Marine Safety. We have from the Transportation Safety Board of Canada, Chief Operating Officer Jean L. Laporte and Senior Marine Investigator Brian Lewis. We will ask both organizations to make a presentation to us, after which we will get into questions.

I would now like members of the committee to introduce themselves, starting with Senator MacDonald.

**Senator MacDonald:** Mike MacDonald from Nova Scotia.

**Senator Hubley:** Elizabeth Hubley, Prince Edward Island.

**Senator Poy:** Vivienne Poy from Toronto.

**Senator Murray:** Lowell Murray, a senator from Ontario. I am not a member of this committee but I have some history on this issue and an interest in it, which explains my presence here this morning.

**Senator Poirier:** Rose-May Poirier from New Brunswick.

**Senator Raine:** I am Nancy Greene Raine from British Columbia.

**The Chair:** I remind all members again that we only have an hour, so we have to make questions concise and clear, as I know senators will.

[Translation]

**Donald Roussel, Director General, Marine Safety, Transport Canada:** Thank you, Mr. Chairman. My presentation will concern the organization that I represent and its role in navigation.

Transport Canada Marine Safety plays a significant role by establishing and maintaining regimes that provide for safe shipping and protecting the marine environment from damage due to shipping activities.

The most important aspect of our mandate is to protect the public interest and to ensure the safety of the travelling public and of ships carrying cargo. We do this by supporting, promoting and regulating marine practices that protect life, health, property and the marine environment in a context of an efficient and sustainable marine transportation system worthy of public confidence.

We have about 188 employees here in Ottawa and 477 employees in regional offices across Canada. We have an operating budget of approximately \$70 million. We develop and maintain regulations, examinations and training standards for the certification of seafarers, that is marine captains and officers. We

des phares de l'île de Vancouver jusqu'à Prince Rupert. Nous en sommes aux dernières étapes de la préparation du rapport que nous adresserons au Sénat, avec copie au ministre des Pêches et des Océans, sur le personnel des phares.

Nous accueillons aujourd'hui Donald Roussel, qui est directeur général de la Sécurité maritime à Transports Canada. Nous entendrons aussi, du Bureau de la sécurité des transports du Canada, l'administrateur en chef des opérations, Jean L. Laporte, et l'enquêteur maritime principal, Brian Lewis. Nous allons demander aux deux organisations de nous présenter leurs déclarations, puis nous passerons aux questions.

J'aimerais d'abord que les membres du comité se présentent, en commençant par le sénateur MacDonald.

**Le sénateur MacDonald :** Mike MacDonald, de la Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Hubley :** Elizabeth Hubley, Île-du-Prince-Édouard.

**Le sénateur Poy :** Vivienne Poy, de Toronto.

**Le sénateur Murray :** Lowell Murray, sénateur de l'Ontario. Je ne suis pas membre du comité, mais je m'intéresse à la question, ce qui explique ma présence ici aujourd'hui.

**Le sénateur Poirier :** Rose-May Poirier, du Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur Raine :** Je suis Nancy Greene Raine, de la Colombie-Britannique.

**Le président :** Je rappelle à tous les membres que nous n'avons qu'une heure, alors nos questions devront être concises et claires et je sais que je peux compter sur vous pour cela.

[Français]

**Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime Transports Canada :** Merci, monsieur le président. Ma présentation portera sur l'organisation que je représente et de son rôle relativement à la navigation.

La Sécurité maritime de Transports Canada joue un rôle important en établissant et en maintenant des régimes qui permettent d'assurer la sécurité de la navigation et de protéger l'environnement marin contre les dommages causés par les activités de la navigation.

L'aspect le plus important de notre mandat est de protéger l'intérêt public et d'assurer la sécurité des voyageurs et des navires qui transportent des cargaisons. Nous l'accomplissons en soutenant, encourageant et réglementant les pratiques maritimes qui permettent de protéger la vie, la santé, les biens et l'environnement marins dans le cadre d'un système de transport maritime efficace, durable et digne de la confiance du public.

Nous avons environ 188 employés à Ottawa, et 477 dans les régions du Canada. Notre budget de fonctionnement s'élève à environ 70 millions de dollars par année. Nous élaborons et mettons en application des normes en matière de réglementation d'examen, de formation pour la délivrance de certificats aux ge

also maintain a Canadian vessel registry. All Canadian ships are in Transport Canada's registry, under my service.

We deliver an internal technical training program to our ship inspector community, prevention-based programs to promote small vessel and recreation boating safety, and we conduct research in the marine transportation sector, for example, in the field of safety equipment.

Finally, we administer the Navigable Waters Protection Program and oversee pilotage matters under the aegis of four Crown corporations: the Laurentian, Great Lakes, Atlantic and Pacific pilotage authorities.

To provide these services, we collaborate with many partner organizations, such as industry associations, labour unions, special interest groups and federal and provincial governments.

As you can see, Transport Canada Marine Safety plays a central and important role in navigation safety. Lighthouses are but one type of aid that mariners employ to assist them in safe navigation. However, lighthouses, and other such aids to navigation, do not fall under Transport Canada's purview and are under the aegis of the Department of Fisheries and Oceans and the Canadian Coast Guard. Transport Canada Marine Safety contributes to navigation safety by administering regulations that vessels carry navigational equipment and charts, communicate safely, use navigation lights, whistles and signals, obey ship routing measures, and observe the rules of the road.

There is no impact on Transport Canada Marine Safety's operations from the automation of lighthouses.

**Jean L. Laporte, Chief Operating Officer, Transportation Safety Board of Canada:** Mr. Chairman, thank you for inviting the Transportation Safety Board of Canada to speak here this morning. I would like to take this opportunity to make a few opening remarks.

[English]

The Transportation Safety Board's mandate is to advance transportation safety by conducting independent investigations, including public inquiries when necessary, into selected occurrences in the four federally regulated transportation modes of marine, pipeline, rail and air. Our goal is to determine what happened and why in the hopes that it does not happen again. In other words, we investigate for causes and contributing factors. We also identify safety deficiencies, make recommendations to eliminate or reduce these deficiencies and report publicly on our work.

de mer, donc les capitaines et les officiers de marine. Nous tenons également un registre canadien d'immatriculation des bâtiments canadiens, donc tous les navires canadiens sont sous le registre de Transports Canada, sous mon service

Nous offrons un programme de formation technique interne à nos inspecteurs de navire, des programmes de prévention visant à promouvoir la sécurité des petits bâtiments et des embarcations de plaisance, et effectuons des recherches dans le secteur du transport maritime, par exemple, dans le domaine des équipements de sécurité.

En conclusion, nous gérons le programme de protection aussi des eaux navigables et supervisons les questions relatives au pilotage sous l'égide des quatre corporations de la Couronne : l'administration du pilotage des Laurentides, des Grands Lacs, de l'Atlantique et du Pacifique.

Afin de fournir ces services, nous collaborons avec de nombreuses organisations telles que les associations de l'industrie, les armateurs, les syndicats, les groupes d'intérêts spéciaux et les gouvernements provinciaux et fédéraux.

Comme vous pouvez le constater, la Sécurité maritime de Transports Canada joue un rôle central et important en matière de sécurité de la navigation. Les phares constituent un type d'aide que les marins utilisent pour naviguer en toute sécurité. Toutefois, les phares et les autres types d'aide à la navigation ne relèvent pas de la compétence de Transports Canada et sont sous l'égide du ministère des Pêches et Océans et de la Garde côtière canadienne. La Sécurité maritime de Transports Canada contribue à la sécurité de la navigation en mettant en œuvre des règlements qui permettent de s'assurer que les bâtiments sont équipés d'instruments de navigation, de cartes, qu'ils communiquent en toute sécurité entre eux et avec les stations côtières, qu'ils utilisent les feux de navigation, les signaux, qu'ils obéissent aux mesures d'organisation du trafic des navires et observent les règles de navigation.

Dans le cas qui nous intéresse, l'automatisation des phares n'a pas d'impact sur les opérations de la sécurité maritime de Transports Canada.

**Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations, Bureau de la sécurité des transports du Canada :** Monsieur le président, je vous remercie d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada à s'exprimer aujourd'hui. J'aimerais vous offrir quelques remarques.

[Traduction]

Le Bureau de la sécurité des transports a pour mandat de promouvoir la sécurité dans les transports en procédant à des enquêtes indépendantes, y compris des enquêtes publiques lorsqu'il le faut, sur certains événements dans les modes de transport qui sont de juridiction fédérale, à savoir le transport maritime, ferroviaire, aérien, et par pipeline. Nous cherchons à établir ce qui s'est produit et pourquoi, de manière à éviter que l'événement ne se reproduise. En d'autres mots, nous étudions les causes et les facteurs contributifs. Nous établissons également quelles sont les lacunes en matière de sécurité, nous formulons des recommandations pour éliminer ou réduire ces lacunes, et nous rendons compte de notre travail de manière publique.



*[Translation]*

In March of this year, the TSB published a safety *Watchlist*, identifying nine transportation issues that pose the greatest risk to Canadians. Some of these issues were mode-specific, accidents involving loss of life on fishing vessels, for example, whereas others were multi-modal.

*[English]*

At the TSB, we view this safety *Watchlist* as a blueprint for change — a push, if you will, to help industry and regulators to work together at improving safety. That is exactly what has happened.

In the months after the release of the safety *Watchlist*, we met with industry members and associations and with Transport Canada. This has led to a number of successes. The government has given our recommendations the highest priority; concrete actions have been taken, and there are more under way. A copy of our safety *Watchlist* and the supporting fact sheets have been provided to you for information.

We also advance safety in other ways. For instance, we periodically review trends and developments in transportation safety, identifying risks that need to be addressed by government and the industry.

One such review formed the basis of our ongoing investigation into fishing vessel safety. This safety issue's investigation, launched last year, seeks to explain why, from 2004 to 2009, Canada's fishing industry averaged one death per month; and to identify what can be done to ensure fishermen can come home safely to their families.

*[Translation]*

We have since completed the data-gathering stage, and after speaking with fishermen and industry members from Newfoundland to British Columbia, we are now analyzing this data.

*[English]*

A final report is some months away, but we have nonetheless identified several key issues, including operator knowledge of vessel stability, training, fatigue and fisheries resource management plans. None of these issues, however, is related specifically to lighthouses, nor are lighthouses featured as a risk in our safety *Watchlist*.

We have reviewed your committee's terms of reference for its study on lighthouses, and we have not identified any issues of mutual concern. Although it is possible that lighthouses might be peripherally involved in a transportation occurrence, the TSB has

*[Français]*

En mars dernier, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a publié sa liste de surveillance sur la sécurité, qui énumère neuf problèmes en matière de transports posant les plus grands risques aux Canadiens. Certains de ces problèmes relèvent d'un mode de transport en particulier, dont les pertes de vie à bord des bateaux de pêche, par exemple, alors que d'autres touchent plusieurs modes.

*[Traduction]*

Le BST considère la *Liste de surveillance* comme une pierre angulaire des changements, un catalyseur pour amener l'industrie et les organismes de réglementation à collaborer en vue d'améliorer la sécurité. Et c'est bien ce qui s'est produit.

Au cours des mois qui ont suivi la publication de la liste, nous avons rencontré des membres et des associations de l'industrie, ainsi que Transport Canada, et nous avons obtenu un succès considérable. Le gouvernement a accordé la priorité à nos recommandations, des mesures tangibles ont été prises, et d'autres actions sont encore à venir. Nous vous avons fourni une copie de la *Liste de surveillance* ainsi que des documents d'information afférents pour fins de référence.

Nous faisons aussi la promotion de la sécurité d'autres façons. Nous étudions par exemple à l'occasion les tendances et les développements en matière de sécurité des transports pour relever les risques qui nécessitent une intervention de la part du gouvernement et de l'industrie.

L'une de ces études a servi de base à l'enquête actuellement en cours sur la sécurité des bateaux de pêche. Cette enquête sur des problèmes de sécurité, lancée l'année dernière, tente d'expliquer pourquoi, entre 2004 et 2009, il est survenu en moyenne un décès par mois dans l'industrie de la pêche et de déterminer ce que nous pouvons faire pour veiller à ce que les pêcheurs parviennent toujours à rentrer chez eux.

*[Français]*

Nous avons terminé l'étape de la collecte des données pour cette étude. Après avoir rencontré des pêcheurs et des membres de l'industrie, de Terre-Neuve à la Colombie Britannique, nous analysons actuellement ces données.

*[Traduction]*

Nous publierons le rapport final dans quelques mois, mais nous avons déjà isolé certaines questions essentielles, y compris les connaissances du conducteur sur la stabilité du bateau, la formation, la fatigue et les plans de gestion des ressources des pêches. Aucune de ces questions n'est cependant liée particulièrement aux phares, et les phares ne constituent pas un élément de risque dans notre *Liste de surveillance*.

Le BST a étudié le cadre de référence du comité sénatorial pour l'étude des phares, et n'a pas relevé de questions susceptibles de constituer un enjeu partagé. Bien qu'il soit possible que les phares puissent figurer en arrière-plan dans un événement de transport, le



never made a recommendation involving lighthouses or lighthouse operations, nor have we issued a safety communication on the subject.

[Translation]

Lighthouses are not considered an area of, nor have any of SB's marine investigations identified any risks associated with lighthouses that have the potential to degrade transportation safety.

[English]

In short, we are aware of no direct linkage between your study and our investigations. Thank you for your time. My colleague Brian Lewis and I are now prepared to answer any questions you may have.

**Senator Poy:** Thank you very much for your presentation. In your opinion, are lighthouse keepers, the ones who are still there, necessary for the safety of mariners and fishing vessels?

I understand what Mr. Laporte had just mentioned, that Transport Canada is not directly linked to lighthouses. However, would like your opinion.

**Mr. Laporte:** From our perspective, as I indicated, lighthouses have never been identified as a contributing factor or a cause element in any of the investigations. Whether there is a lighthouse, whether it is operating, whether it is manned or not has not been identified as a safety issue or concern in any of our investigations. That is not to say that they do not provide value; but as part of our work, we have not identified issues of concern to us.

**Senator Poy:** You only have an investigation when there is a problem, am I right?

**Mr. Laporte:** Yes.

**Senator Poy:** Would you think that lighthouse keepers would have contributed to the safety of mariners and, therefore, you do not have a problem? That is looking at it the other way.

**Mr. Laporte:** That is possible, but I do not have any data to support any conclusions one way or the other. Yes, lighthouses typically have been part of the overall safety infrastructure. We would have to presume they play a useful role, but we do not have any data to support anything further on that.

**Mr. Roussel:** To give you a little insight, I am sure your Canadian tour of the lighthouses —

**Senator Poy:** I was not on that tour, but carry on.

**Mr. Roussel:** I am convinced the people you met gave you numerous stories or facts that they saved lives of people around the coast. As Mr. Laporte mentioned, lighthouses are very important. I did mention it, too; lighthouses are extremely important in navigation systems.

The decision to have people within the lighthouses or not is not within the realm of my department. I will not go further in offering an opinion on that topic.

BST n'a jamais fait de recommandation au sujet des phares et de leur fonctionnement, et n'a pas non plus émis de communication de sécurité à cet égard.

[Français]

Les phares ne constituent pas un sujet de préoccupation et aucune enquête maritime du BST n'a relevé de risques liés aux phares qui seraient susceptibles de nuire à la sécurité des transports.

[Traduction]

Bref, nous ne pouvons établir aucun lien entre votre étude et nos enquêtes. Merci de votre attention. Mon collègue Brian Lewis et moi-même sommes à votre disposition pour répondre à vos questions.

**Le sénateur Poy :** Merci beaucoup de cet exposé. À votre avis, est-ce que les gardiens de phare, ceux qui sont encore là, sont nécessaires à la sécurité des marins et des bateaux de pêche?

Je crois que M. Laporte vient de dire que Transports Canada n'a pas de liens directs avec les phares, mais j'aimerais quand même savoir ce que vous en pensez.

**M. Laporte :** Selon nous, comme je l'ai dit, les phares n'ont jamais été considérés comme un facteur contributif ou un élément causal dans une enquête. Qu'il y ait un phare, qu'il fonctionne et qu'il y ait quelqu'un ou non, cela ne constitue pas une question de sécurité ni une préoccupation dans nos enquêtes. Je ne dis pas qu'ils ne servent à rien, mais dans notre travail, nous n'avons jamais relevé de questions qui nous préoccupent.

**Le sénateur Poy :** Vous faites enquête seulement lorsqu'il y a un problème, n'est-ce pas?

**M. Laporte :** Oui.

**Le sénateur Poy :** Pensez-vous que les gardiens de phare ont contribué à la sécurité des marins et que c'est pour cette raison qu'il n'y a pas de problème? Je regarde les choses de l'angle opposé.

**M. Laporte :** C'est possible, mais je n'ai pas de données pour appuyer une conclusion dans un sens ou dans l'autre. Oui, les phares font habituellement partie de l'infrastructure générale de la sécurité, et nous devons supposer qu'ils ont une utilité, mais nous n'avons pas de données pour étayer cela.

**M. Roussel :** Pour vous donner une idée, je suis certain que pendant votre tournée des phares canadiens...

**Le sénateur Poy :** Je n'y ai pas participé, mais poursuivez.

**M. Roussel :** Je suis convaincu que les gens que vous avez rencontrés vous ont relaté des histoires et des faits, qu'ils vous ont dit qu'ils ont sauvé des vies le long des côtes. M. Laporte l'a dit, les phares sont très importants. Je l'ai mentionné également, les phares sont extrêmement importants dans les systèmes de navigation.

La décision de maintenir ou non du personnel dans les phares ne relève pas de mon ministère, et je ne me prononcerai pas sur le sujet.

**Senator Poirier:** I understand that it is not within your mandate to look after the lighthouses and that it is within the DFO's mandate. You stated that you were not aware if the lighthouses were offering any extra security that you would need or any extra safety that you would need, or something along that line. Have you ever approached or talked to the lightkeepers to understand exactly what they do, and to see if there is something in what they do that could have been of benefit to you? Has that communication ever happened between your department or your branch and the lighthouse keepers?

**Mr. Roussel:** Transport Canada has the Canadian Marine Advisory Council, CMAC, which is our platform for consultations with stakeholders in marine safety policies and security.

We met the stakeholders, including unions, seafarers and their representatives. Some lighthouse keepers' representatives were at the national CMAC, and they made a formal statement that their work is important. At the last CMAC meeting in November, representatives of the West Coast union made a formal statement to our committee that the role of lighthouse keepers is very important in this country and they contribute to the safety of Canadians.

**Senator Poirier:** As far as your department is concerned, whether they are there or not, you do not feel you need them to enhance your safety or what you are offering, is that right?

**Mr. Roussel:** The lighthouse is important.

**Senator Poirier:** No, I mean the lighthouse keepers.

**Mr. Roussel:** We think they probably contribute but we do not keep data on that. I do not have information on how they contribute to the safety of Canadians.

**Senator Poirier:** Has there ever been an interest in your department to get that type of data to see if they would be beneficial to you?

**Mr. Roussel:** No, we have not looked into that.

**Senator Raine:** Thank you for coming, although I am a little shocked at some of your statements. They are unequivocal, especially Mr. Roussel's statement, "There is no impact on Transport Canada marine safety operations from the automation of lighthouses."

In our travels talking to the marine users, people from every aspect whether it is shipping or aviation or using the marine coastal highway — particularly in British Columbia, from small boaters, kayakers, recreational users and fishermen, they all unequivocally said do not de-staff the lights. We need those people. We need those eyes and ears there. It is not just a light, it is a station with a human being in it, using all the technology that they have available to help.

**Le sénateur Poirier :** Je comprends que les phares ne s'inscrivent pas dans votre mandat, qu'ils relèvent du MPO. Vous avez dit ne pas savoir si les phares offraient une sécurité accrue dont on aurait besoin ou un supplément de sûreté qui serait nécessaire, quelque chose de ce genre. Avez-vous déjà questionné des gardiens de phare pour comprendre exactement ce qu'ils font et pour voir s'ils font certaines choses qui pourraient vous être utiles? Est-ce qu'il y a déjà eu une telle communication entre votre ministère ou votre service et les gardiens de phare?

**M. Roussel :** Nous menons nos consultations auprès des intervenants dans le secteur des politiques de sécurité et de la sécurité maritime par l'entremise du Conseil consultatif maritime canadien, le CCMC, qui est un organisme de Transports Canada.

Nous avons rencontré les intervenants, y compris des syndicats, des marins et leurs représentants. Certains représentants des gardiens de phare sont venus au CCMC et ils ont fait une déclaration officielle pour dire que leur travail est important. À la dernière réunion du CCMC, en novembre, des représentants du syndicat de la côte Ouest ont fait une déclaration officielle devant le comité et ils ont affirmé que le rôle des gardiens de phare était très important dans notre pays et qu'il contribuait à la sécurité des Canadiens.

**Le sénateur Poirier :** Quelle que soit leur importance, votre ministère n'a pas l'impression d'en avoir besoin pour améliorer la sécurité ou les services que vous offrez, c'est bien cela?

**M. Roussel :** Le phare est important.

**Le sénateur Poirier :** Non, je parle des gardiens de phare.

**M. Roussel :** Nous pensons qu'ils apportent probablement une contribution, mais nous ne tenons pas de statistiques à cet égard. Je n'ai pas d'information sur leur contribution à la sécurité des Canadiens.

**Le sénateur Poirier :** Est-ce que votre ministère a déjà envisagé de recueillir ce genre de données pour voir s'ils étaient utiles?

**M. Roussel :** Non, nous ne l'avons pas envisagé.

**Le sénateur Raine :** Merci d'être venus, mais je suis un peu étonnée de certains de vos propos. Ils sont bien tranchés, en particulier ceux de M. Roussel, qui déclare que « l'automatisation des phares n'a donc aucune répercussion sur les opérations de Sécurité maritime de Transports Canada ».

Pendant nos déplacements, lorsque nous avons parlé avec des utilisateurs du secteur maritime, des gens de tous les horizons, par exemple ceux du domaine du transport maritime, de l'aviation, ceux qui utilisent les routes maritimes de la côte — en particulier en Colombie-Britannique, les plaisanciers, les kayakistes, les pêcheurs... Tous nous ont dit de ne pas éliminer les gardiens de phare; nous avons besoin de leurs yeux et de leurs oreilles. Ce n'est pas seulement un feu, c'est un poste avec un être humain à l'intérieur qui utilise toute la technologie à sa disposition pour fournir de l'aide.



Personally, I am a bit shocked by the statements that I am hearing. Having said that, I would like to go to Mr. Lewis and ask have you any personal experiences with lightkeepers?

**Brian Lewis, Senior Marine Investigator, Transportation Safety Board of Canada:** Thank you, senator, yes; I have such experience. In 2006, I was still with the Transportation Safety Board, but not in Ottawa; I was in Vancouver. In August 2006, around midnight, there was a horrendous collision between a 25-metre northbound fishing vessel in a confluence of very dangerous water called Discovery Passage and Johnstone Strait. As it was proceeding northward, there was also a barge being towed by a tug that was proceeding southward. There was a collision. The fishing vessel ran into one of the barges and ripped a hole in the right-hand bow of that vessel for about 12 feet, nearly killing one of the crewmembers, of which there were four, who was in the bunk down forward. That accident happened very close to a lighthouse called Chatham Point Lighthouse. The sound was so loud from the collision that it woke the lightkeeper, who took her assistant and went out in a small craft. They were very helpful in making sure that the crew was safe, one of whom was not. She ministered to that person, who was later hospitalized. The lightkeeper also went around the whole of the vessel and assessed all the damage, went on board and secured oil containers that had been dislodged and tipped over on the deck of the ship. She was also the eyes and ears of the JRCC, the Joint Rescue Co-ordination Centre, in Victoria, B.C.

All in all, that lighthouse keeper was very helpful to that crew. As Mr. Laporte remarked within the Transportation Safety Board we determine, hopefully well, the causes and contributing factors of accidents. That accident did not include the work of the lighthouse keeper. Although she was very helpful, the causes and contributing factors that we would discover about why the fishing vessel hit the barge had nothing to do with the lighthouse keeper.

I want to make it as clear as I can about this kind of dichotomy that you have raised about some of the statements made. While our work is to determine the causes and contributing factors, the major work done on that occasion by the lighthouse keeper is not part of the causes and contributing factors.

**Mr. Laporte:** There is another case. Over the past 20 years, two of our reports mention the involvement of lighthouse keepers. We have provided copies of those two TSB investigation reports to the clerk of the committee for reference. As Mr. Lewis mentioned, it was more a case of helping in the aftermath of the accident, not contributing to the accident.

**Senator Raine:** Thank you. I will make a comment. In our travels, virtually everyone that spoke to us mentioned instances where they had either witnessed or heard of, and I am sure it is not folklore, the important role played by lighthouses in marine safety. I am not talking about causing accidents, because I do not think they cause accidents. When accidents or near accidents happen, the fact that they are close by plays an important role in the saving of lives.

Personnellement, je suis un peu choquée par les déclarations que vous nous faites. Cela dit, j'aimerais demander à M. Lewis s'il a eu des contacts personnels avec des gardiens de phare?

**Brian Lewis, enquêteur maritime principal, Bureau de la sécurité des transports du Canada :** Merci, madame le sénateur, oui; j'ai eu de tels contacts. En 2006, j'étais déjà au Bureau de la sécurité des transports, mais pas à Ottawa; j'étais à Vancouver. En août 2006, vers minuit, il y a eu une terrible collision mettant en cause un bateau de pêche de 25 mètres qui remontait vers le nord, au confluent d'eaux très dangereuses, le passage Discovery et le détroit Johnstone. Alors qu'il se dirigeait vers le nord, une barge tirée par un remorqueur faisait route vers le sud. Il y a eu une collision. Le bateau de pêche a ouvert la proue de la barge sur près de 12 pieds du côté droit et il a failli tuer l'un des membres d'équipage — ils étaient quatre — qui se trouvait dans une couchette, à l'avant. Cet accident s'est produit tout près du phare de Chatham Point. Le bruit de la collision a été tel qu'il a réveillé la gardienne de phare et, avec son assistant, elle est sortie en mer à bord d'un petit bateau. Ils se sont révélés très utiles. Ils ont demandé si tous les membres de l'équipage étaient sains et saufs, et l'un d'eux ne l'était pas. Elle a prodigué des soins à cette personne qui a ensuite été hospitalisée. La gardienne de phare a aussi fait le tour du navire et évalué les dommages, elle est montée à bord et elle a attaché des contenants d'huile qui s'étaient déplacés et renversés sur le pont du navire. Elle a aussi assuré la liaison avec le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage, le CCCOS, à Victoria, en Colombie Britannique.

Lors de cet accident, la gardienne de phare a beaucoup aidé l'équipage. Comme M. Laporte l'a fait remarquer, le Bureau de la sécurité des transports détermine, et nous espérons que nous le faisons bien, les causes et les facteurs contributifs des accidents. Le travail de la gardienne de phare n'était pas lié à cet accident. Même si son intervention a été très utile, les causes et les facteurs contributifs que nous allions découvrir pour expliquer la collision entre le navire de pêche et la barge n'avaient rien à voir avec la gardienne de phare.

Je veux être aussi clair que possible au sujet du genre de dichotomie que vous avez soulevé concernant certaines de nos affirmations. Notre travail consiste à déterminer les causes et les facteurs contributifs, l'intervention cruciale de la gardienne de phare à cette occasion ne faisait pas partie de ces causes et de ces facteurs.

**M. Laporte :** Il y a eu un autre cas. Au cours des 20 dernières années, deux de nos rapports ont fait état de l'intervention de gardiens de phare. Nous avons fourni des copies de ces deux rapports d'enquête du BST à la greffière du comité, à titre d'information. Comme l'a dit M. Lewis, il s'agissait plutôt d'une aide après coup, rien qui ait contribué à l'accident.

**Le sénateur Raine :** Merci. J'ai un commentaire à faire. Lors de nos tournées, pratiquement tous ceux à qui nous avons parlé ont mentionné des cas dont ils avaient été témoins ou dont ils avaient entendu parler — et je suis certaine qu'il ne s'agit pas de légendes — où des gardiens de phare avaient joué un rôle important pour la sécurité maritime. Je ne parle pas de provoquer des accidents, parce que je ne pense pas qu'ils le



Do you know what it costs to process a body bag? The cost of an accident that takes someone's life can include an autopsy and a possible inquiry. It is not an insignificant cost to taxpayers.

We are looking at lighthouses. It almost seems that what they do is not valued by our system. This is a classic example of everyone having their job to do. The lighthouses go across many disciplines in many jurisdictions, but are not valued. Please comment.

**Mr. Roussel:** Information on the evaluations of loss of life by Treasury Board standards is available in the public domain. It is rated at about \$6 million when you save a life by all sorts of means.

I want to correct my statement. My end statement to the committee is:

[Translation]

There is no impact on Transport Canada Marine Safety's operations from the automation of lighthouses.

[English]

I am talking about the automation of lighthouses, whether they are manned or unmanned. It is clear in the mind of the committee and out there that those people have saved lives. They contribute to saving lives in the Canadian domain. It is not folklore; it is fact. This committee has probably documented that; however, the link to the safety of navigation and the regulatory regime is another matter. It is not up to me, Transport Canada or the Transportation Safety Board of Canada to determine that because it is beyond our mandates.

**Senator MacDonald:** Gentlemen, thank you for coming today. I listened to the statements. I realize you have to work within your mandate. You spoke to the issue of the light station, the presence of the light and whether it should be automated, and the fact that it does a job either way. I believe that to be true. A lighthouse will work whether it is automated or run by a lightkeeper.

One of the issues for us is not the automation of the light, but rather the presence of people on the coast. We are a country with a great deal of coastline and in which every province, including Saskatchewan, has a lighthouse. Saskatchewan has a lighthouse on a few lakes. Obviously, when you get to the extremes of the coast, navigation is more important.

One of the distinguishing characteristics of the West Coast is that the body of water between Vancouver Island and the mainland is truly a sea highway. There is no highway north of the Lower Mainland. During my first day ever in Victoria, I was watching float planes come in. I was struck by the knowledge that in peak season in the summer, 250 such planes make regular trips back and forth across that body of water. All of the people operating these

fassent. Lorsque des accidents surviennent ou sont évités de justesse, le fait qu'ils se trouvent à proximité est un élément important pour sauver des vies.

Savez-vous ce qu'il en coûte d'utiliser une housse mortuaire? Le coût d'un accident qui entraîne une perte de vie peut comprendre une autopsie et même une enquête. Ce n'est pas un coût négligeable pour les contribuables.

Nous étudions les phares. Il semble que ce que leur valeur n'est pas reconnue dans notre système. C'est l'exemple classique, tout le monde a son travail à faire. Les phares recoupent de nombreux secteurs d'activité dans de nombreuses administrations, mais leur valeur n'est pas reconnue. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

**M. Roussel :** L'information sur les évaluations pour perte de vie selon les normes du Conseil du Trésor est du domaine public. Le fait de sauver une vie, quel que soit le moyen, est coté à six millions de dollars.

Je veux corriger mon affirmation. Ce que j'ai dit au comité dans ma conclusion, c'était que :

[Français]

L'automation des phares n'a pas d'impact sur les opérations de la sécurité maritime.

[Traduction]

Je parle de l'automatisation des phares, peu importe qu'il y ait ou non du personnel. Il est évident que les membres du comité et toutes ces personnes de l'extérieur considèrent que les gardiens de phare sauvent des vies. Ils contribuent à sauver des vies dans les eaux canadiennes. Ce n'est pas une légende, c'est un fait. Le comité a sans doute des documents à l'appui de cela. Toutefois, le lien avec la sécurité de la navigation et le régime de réglementation est une autre question qui ne relève pas de moi, de Transports Canada, ni du Bureau de la sécurité des transports du Canada, parce que cela ne s'inscrit pas dans nos mandats.

**Le sénateur MacDonald :** Messieurs, merci d'être venus. J'ai écouté vos déclarations. Je sais que vous devez vous en tenir à vos mandats. Vous avez parlé de la question des phares, de la présence du phare et du fait qu'il devrait ou non être automatisé et que, d'une façon ou d'une autre, il remplit une fonction. Je crois que c'est vrai. Un phare remplit sa fonction, qu'il soit automatisé ou non, et qu'il soit habité ou pas.

Une des questions qui nous intéresse, ce n'est pas l'automatisation des feux mais plutôt la présence de gens sur la côte. Nous avons de très longues côtes, et il y a des phares dans toutes nos provinces, même en Saskatchewan. La Saskatchewan a des phares sur quelques lacs. Évidemment, sur les côtes aux extrémités du pays la navigation est plus importante.

La côte Ouest se caractérise entre autres par le fait que l'étendue d'eau entre l'île de Vancouver et le continent est véritablement une voie maritime. Il n'y a pas de route au nord du Lower Mainland. Le jour où je suis arrivé à Victoria, j'ai regardé les hydravions amerrir. J'ai été étonné de voir qu'en haute saison, en été, 250 de ces hydravions survolent régulièrement ce plan d'eau. Tous les gens qui exploitent ces hydravions parlent

planes speak regularly to the lightkeepers before they take off. The lightkeepers are the main point of contact on the ground with regard to weather, which is variable and changes rapidly.

I will not go into the issues of the problems associated with the breakdown of automated weather stations; it was obvious to us when speaking to the users' — people with 30 to 40 years of experience on the coast such as pilots, fishermen, mariners and large recreational groups.

I read your report and realized that some of them fear the people in transportation because it is not part of your mandate.

Back in the mid 1990s, the Canadian Coast Guard was taken out from Transport Canada and placed in the Department of Fisheries and Oceans. I would really like your opinion on the advisability of that change, and whether it hampers you in getting the information, you need to do your job.

**Mr. Laporte:** We have excellent cooperation from Transport Canada, the Canadian Coast Guard and from the people within DFO. All the federal organizations work very cooperatively and openly with us. There is really no issue in terms of obtaining information for us to do our work.

When there is an occurrence we try to collect as much information as possible about what happened. We talk to everyone who has information to contribute. If there were a staffed lighthouse, then we would likely speak with those individuals in the course of our investigation to collect information, just as we would of any other witnesses, crewmembers or other people involved.

Other than that, we cannot really comment on the restructuring of government services. That is beyond our scope and we really do not have enough information to be able to comment. However, we do have full cooperation; that is not an issue.

**Senator MacDonald:** I have two other things to ask. First, you talk about collecting information after an accident occurs, but surely there must be some emphasis on preventing accidents. I am getting at the ability of these people to help prevent tragedies and the information they can relay to people on the coasts.

Even though you say it may not be within your jurisdiction to decide whether the Canadian Coast Guard should be out of Transport Canada and in DFO or some other department, you must have an opinion on that move.

**Mr. Laporte:** I will give you an example. Right now we are doing safety issues investigation on fishing vessel safety. Mr. Lewis can provide details on that. Essentially, we find too many people are dying; on average, one person a month has died over the past five years. That is why we have launched this special investigation.

régulièrement aux gardiens de phare avant le décollage. Les gardiens de phare sont leur principal point de contact au sol pour la météo, qui est variable et change rapidement.

Je ne vais pas traiter des problèmes liés aux pannes des stations météo automatisées; ils nous sont apparus évidents lorsque nous avons parlé avec les utilisateurs — des gens qui ont 30 ou 40 ans d'expérience sur la côte, des pilotes, des pêcheurs, des marins et d'importantes organisations de loisirs.

J'ai lu votre rapport et j'ai constaté que certains d'entre eux craignaient les gens des transports parce que cela ne fait pas partie de votre mandat.

Au milieu des années 1990, la responsabilité de la Garde côtière canadienne a été transférée de Transports Canada à Pêches et Océans Canada. J'aimerais vraiment savoir ce que vous pensez de la pertinence de ce changement et si vous avez maintenant plus de difficulté à obtenir l'information dont vous avez besoin pour faire votre travail à cause de ce changement.

**M. Laporte :** Transports Canada, la Garde côtière canadienne et les gens du MPO entretiennent d'excellentes relations de coopération avec nous. Tous les organismes fédéraux travaillent de concert et ouvertement avec nous. Il n'y a vraiment pas de problèmes pour ce qui est d'obtenir de l'information pour faire notre travail.

Lorsqu'il y a un incident, nous essayons de réunir autant de renseignements que possible sur ce qui s'est passé. Nous parlons à tous ceux qui ont de l'information à offrir. S'il y a un phare avec du personnel, nous parlerons à ces personnes au cours de notre enquête pour recueillir de l'information, tout comme nous le ferions avec les autres témoins, les membres d'équipage, et cetera.

Sinon, nous ne pouvons vraiment pas commenter la restructuration des services gouvernementaux. Cela ne relève pas de nous et nous n'avons pas suffisamment d'information pour pouvoir nous prononcer. Toutefois, la coopération est pleine et entière. Ce n'est pas un problème.

**Le sénateur MacDonald :** J'ai deux questions à poser. Premièrement, vous parlez de recueillir de l'information après un accident, mais il faut certainement aussi mettre l'accent sur la prévention des accidents. Je parle de la capacité qu'ont ces gens de contribuer à prévenir la tragédie et de l'information qu'ils peuvent relayer aux personnes sur les côtes.

Vous dites qu'il n'est peut-être pas de votre ressort de décider si la Garde côtière canadienne doit être transférée de Transports Canada au MPO ou à un autre ministère, mais vous devez bien avoir une opinion sur la question.

**M. Laporte :** Je vous donne un exemple. Actuellement, nous faisons une enquête sur des questions touchant la sécurité des navires de pêche. M. Lewis peut vous donner des détails là-dessus. Essentiellement, nous avons constaté qu'il y avait trop de décès; en moyenne, il y a eu une perte de vie par mois au cours des cinq dernières années. C'est pour cette raison que nous avons lancé cette enquête spéciale.



The approach we have taken is to go out and talk to people across the country. Mr. Lewis and his colleagues have gone out and they run focused discussions with stakeholders across the country. DFO people have cooperated with us and in that study and continue to do so. They have attended some of those sessions with us. To the extent of our mandate, we are trying to work collaboratively in a proactive manner to prevent accidents from happening and to stop people from losing their lives.

As I said, we have very good cooperation. It is not an issue where the Canadian Coast Guard people reside. They work with us in a proactive and reactive manner in a very positive way.

**Senator MacDonald:** I think there are so many unanswered questions in this area. I believe there is a real jurisdictional problem. I went out West and came back a changed person after speaking to all these people.

I am not naive about this stuff. I grew up on the coast in sight of a lighthouse in a family full of sailors and mariners. I embrace technology and fully support its ability to improve people's lives. However, we spoke to such a cross-section of people involved with living and working on the water, between the mainland and Vancouver Island and all the small islands on the West Coast, in a particularly harsh environment. There are people with much greater knowledge than I have in the area.

I feel it is incumbent upon us to make their case and bring it to the officials in government; whether in Transport Canada, DND, Public Safety, the Canadian Coast Guard or DFO, to let them know there is an issue and problem.

We call them lighthouse keepers, but it is the wrong term now. They used to be lighthouse keepers and they had many responsibilities, but it seems like the system has spent the last 20 years chipping away at their duties, automating the lights and telling them they are redundant. In some areas of the country, they are not redundant and I strongly believe more than a corporal's guard of them are needed to make the coasts as safe as we would like them to be.

**The Chair:** Before I go to Senator Hubley and then Senator Murray, I want to insert that part of our problem is that everyone says it is not my problem. The Coast Guard says we do not need them. Environment Canada says we use them, but we do not have any responsibility for them. Transport Canada does not have a responsibility for them. They are orphans. Let us know if you have any ideas as to how we could bring government interests, departments and functions together somehow. That is something we are wrestling with.

**Senator Hubley:** I think you will find that we each have a bit of an edge on our questions because we have come to realize there is something not happening here that should be happening. Something is not joined together and I feel that is posing a problem for all Canadians.

À cette fin, nous avons décidé d'aller rencontrer des gens dans tout le pays. M. Lewis et ses collègues font des tournées et ils tiennent des discussions ciblées avec des intervenants dans tout le pays. Les gens du MPO ont collaboré avec nous à cette étude et ils continuent de le faire. Ils ont assisté à certaines des séances avec nous. Dans les limites de nos mandats, nous essayons de collaborer de façon proactive pour prévenir les accidents et les pertes de vie.

Comme je l'ai dit, la coopération est excellente. Peu importe l'endroit où se trouvent les gens de la Garde côtière canadienne, ils travaillent avec nous de manière proactive et réactive et de façon très positive.

**Le sénateur MacDonald :** Je crois que bien des questions restent sans réponse dans ce domaine. Je crois qu'il y a vraiment des problèmes de compétence administrative. Je suis allé dans l'Ouest et j'en suis revenu changé après avoir parlé avec toutes ces personnes.

Je ne suis pas naïf. J'ai grandi sur la côte, à côté d'un phare, dans une famille de marins et de navigateurs. J'adore la technologie et je suis pleinement convaincu qu'elle est capable d'améliorer la vie des gens. Toutefois, nous avons parlé à un très large éventail de personnes qui vivent et travaillent sur l'eau, entre le continent et l'île de Vancouver et sur toutes les petites îles de la côte Ouest, dans un milieu particulièrement difficile. Ces gens en savent beaucoup plus que moi dans ce domaine.

Je crois qu'il nous incombe de défendre leur cause et de la présenter aux fonctionnaires fédéraux; que ce soit à Transports Canada, au MDN, à Sécurité publique, à la Garde côtière canadienne ou au MPO, pour qu'ils sachent qu'il y a un problème.

Nous les appelons gardiens de phare, mais le terme est inexact maintenant. Ils gardaient autrefois le phare et ils avaient de nombreuses responsabilités, mais il semble que, depuis 20 ans, le système s'efforce de réduire leurs tâches, d'automatiser les phares et de leur dire qu'ils sont redondants. Dans certaines régions du pays, ils ne sont pas redondants, et je crois fermement qu'il en faut plus qu'une poignée pour que les côtes soient aussi sûres que nous le voulons.

**Le président :** Avant de passer au sénateur Hubley, puis au sénateur Murray, j'aimerais dire qu'une partie de notre problème vient de ce que chacun considère que ce n'est pas son problème. La Garde côtière affirme qu'elle n'en a pas besoin. Environnement Canada dit qu'elle fait appel à eux, mais qu'elle n'en est pas responsable. Transports Canada n'a pas de responsabilité à leur égard. Ce sont des orphelins. Dites-nous si vous avez des idées sur la façon dont nous pourrions réunir les intérêts, les ministères et les fonctions du gouvernement. C'est un problème épineux.

**Le sénateur Hubley :** Je crois que vous allez découvrir que toutes nos questions sont un peu incisives, parce que nous nous sommes rendu compte qu'il faut faire quelque chose. Il y a un certain flou, et je crois que cela crée un problème pour tous les Canadiens.



I listened to your mandate in the speech you gave this morning. You talked about protecting life, health, property, et cetera. Every agency we have talked to has said that is their mandate, as well. However, it is also the story we heard from the fishermen and the lightkeepers and the experiences they have had.

They do not get credit for their instant weather reports that perhaps helps others avoid an accident or saves some lives in that instance. That is just part of their duties. They do that and they could be doing a lot more if given the resources. Perhaps the responsibilities they had at one time could be restored, although they have changed as Senator MacDonald has indicated.

Regardless I will refer back to Senator Rompkey's question: Do you have any way of assuring us we can get a communication going that will utilize something that is an asset to Canadians, certainly on the West Coast with the increase in recreational water travel. The stories of the things they have dealt with under various circumstances were at best bizarre. On the East Coast in Newfoundland, the fishing community wants that.

Though I do not want to bring up the heritage issue, lighthouses have been icons to Canadians for many years. We love our lighthouses. They identify communities and they are named for communities. Hopefully the communities will be able to step in and do something with them.

However, I still think there is a role for lighthouse keepers as long as we are surrounded by water and as long as we have people who earn their living and livelihood on the sea. We have to look seriously at the lighthouse situation and the manning of those lighthouses.

**Mr. Laporte:** I really do not have much to add to my previous comments. Our work is to look at why and what happened when something happens. In all the work we have done over the past 20-some years, lighthouses have not played a key role in the occurrences we have investigated. We do not investigate the good things that happen, so I cannot really comment.

**The Chair:** I do not want to be trite, but it reminds me of the Lone Ranger. The Lone Ranger used to come into situations and resolve them but he would never want any credit for it; he just rode off into the sunset.

The lighthouse keeper is like that. Mr. Lewis said they are responsible but it is not part of the investigation of the problem. I think they are in that category.

**Senator Murray:** One of the witnesses we heard from when we were in British Columbia is the chair of the Island Trust Council, which is a kind of municipal government or a group of municipal governments. She expressed the view that Canada lags behind the United States in the regulation of marine shipping.

Unfortunately, we did not pursue that issue with her. Do any of you have a view on that?

J'ai écouté ce que vous disiez de votre mandat dans votre déclaration, ce matin. Vous avez parlé de protéger la vie, la santé, la propriété, et cetera. Les responsables de toutes les agences à qui nous avons parlé nous ont dit que c'était aussi leur mandat. Toutefois, c'est également ce que nous ont dit les pêcheurs et les gardiens de phare qui nous ont parlé de leurs expériences.

On ne reconnaît pas la valeur des rapports météo ponctuels que font les gardiens de phare qui, peut-être, permettent d'éviter un accident ou de sauver des vies, en l'occurrence. Cela fait partie de leurs fonctions. Ils font cela, et ils pourraient faire bien plus si on leur donnait des ressources. Peut-être que les responsabilités qu'ils avaient autrefois pourraient être restaurées, même si elles ont évolué, comme l'a indiqué le sénateur MacDonald.

Néanmoins, je reviens à la question du sénateur Rompkey : pouvez-vous nous assurer d'une façon ou d'une autre qu'il serait possible d'établir la communication afin d'utiliser quelque chose qui constitue un atout pour les Canadiens, certainement sur la côte Ouest, vu l'essor de la navigation de plaisance? Le récit de ce qu'ils ont vécu dans certaines circonstances était à tout le moins étrange. Sur la côte Est, à Terre-Neuve, la communauté des pêcheurs le veut.

Je ne veux pas traiter de l'aspect patrimonial, mais les phares sont des emblèmes pour les Canadiens depuis des années. Nous adorons nos phares. Ils marquent l'identité des collectivités et ils portent le nom de ces collectivités. J'espère que les collectivités pourront prendre des initiatives et en faire quelque chose.

Toutefois, je pense encore que les gardiens de phare auront un rôle à jouer tant que nous serons entourés d'eau et qu'il y aura des gens qui gagneront leur vie sur l'eau. Nous devons examiner attentivement la situation des phares et la présence de personnel dans ces installations.

**M. Laporte :** Je ne peux vraiment rien ajouter de plus à mes commentaires. Notre travail consiste à établir ce qui s'est passé quand un incident survient et à en expliquer les causes. Dans tout ce que nous avons fait, ces 20 dernières années, les phares n'ont jamais figuré de façon notable dans les incidents que nous avons étudiés. Nous ne faisons pas enquête sur les situations qui n'ont pas mal tourné, alors je ne peux rien dire.

**Le président :** Je ne veux pas faire dans la banalité, mais cela me rappelle le Lone Ranger. Le Lone Ranger arrivait toujours à point nommé pour régler une crise, mais il n'attendait pas les remerciements; il s'en allait sur son cheval vers le soleil couchant.

C'est un peu la même chose pour le gardien de phare. M. Lewis a dit qu'ils étaient responsables, mais que cela n'a rien à voir avec le problème. Je crois qu'ils entrent eux aussi dans cette catégorie.

**Le sénateur Murray :** Lors de nos audiences en Colombie-Britannique, la présidente du Island Trust Council, une sorte d'administration municipale, ou un regroupement d'administrations municipales, est venue témoigner. Elle a dit que le Canada accusait du retard sur les États-Unis dans la réglementation de la navigation maritime.

Malheureusement, nous n'avons pas exploré cette question avec elle. Qu'en pensez-vous?

**Mr. Roussel:** That is a very interesting statement because my colleague from the Transportation Safety Board of Canada can give numerous examples of how we are performing in relation to other countries. He mentioned that we lost, on average, one fisherman a month from 2005 to 2009.

Of course, it is a tragedy for all those families who lost those fishermen. However, when we look at how we are performing against other countries in the world, we are outpacing any of those countries in safety records by leaps and bounds. They can give examples of that. We are the safest country for fishermen pretty well in the world.

To get to the Lone Ranger issue or the Lone Ranger segue, you have looked at the lighthouse, the people and you have gathered facts. There are other models around the world. We are mixing a lot of things here. You are mixing information on safety to navigation, safety to air travel and lifesaving interventions. If you go to the U.K. and walk around the coast, you will see a post box which will say "Lifesaving Society" and you put money in it. They have lifesaving stations where needed that are totally self-operating with small contributions from the government. They have lifesaving stations that are manned by people.

You looked at one model in Canada, but did the committee look at other models across the country?

You were engaged in an endeavour, and by the comments you are coming back to us with and asking our opinion, you clearly have gathered a lot of information on the use of lighthouses and the people that are in it. However, that brings a lot broader questions that you may need to explore, or request that it is explored, on how all these interrelations between navigation safety, air safety, lifesaving stations and so forth are encompassed, how they are servicing the general public.

What you are facing at the moment — and you described it well — is a funnel-type approach that takes you where you are now.

**Senator Murray:** Forgive me, Mr. Roussel, but the issue comes across to us rather more simply. We are hearing from aviators, mariners, recreational boaters and others who, in the words of the old hymn, are in peril on the sea or in the air. They are telling us that they need, especially in certain areas of the West and the East Coast, eyes and ears to supplement all the technology that is there.

Senator MacDonald alluded in passing to the automated weather stations. I think it is those stations that came in for the most criticism from the users — these aviators, mariners, fishermen, recreational boaters and so on. They tell us that these automated weather stations crash under the worst possible weather conditions; that it sometimes takes forever to get them repaired, perhaps because of the weather conditions and the burdens that are on the Coast Guard; that even when they are up and running, their information is incomplete in that they do not report on sea state, visibility and some other aspects that are important to the users; and, in fact, that some of the information they produce turns out to be inaccurate or to have been overtaken by changes in the treacherous weather conditions

**M. Roussel :** C'est une affirmation très intéressante, car mon collègue du Bureau de la sécurité des transports du Canada peut vous donner de nombreux exemples sur notre rendement relativement à d'autres pays. Il a vous dit que nous avions perdu en moyenne un pêcheur par mois entre 2005 et 2009.

Évidemment, c'est une tragédie pour toutes les familles de ces pêcheurs. Toutefois, si nous comparons notre rendement à celui d'autres pays dans le monde, notre dossier de sécurité est nettement supérieur. Les gens du BST peuvent donner des exemples de cela. Nous sommes pour ainsi dire le pays le plus sûr au monde pour les pêcheurs.

Parlons du Lone Ranger, de cette comparaison. Vous avez étudié les phares, rencontré des gens et réuni des faits. Il y a d'autres modèles au monde. Nous mêlons un peu les sujets, ici. Nous mêlons l'information sur la sécurité de la navigation, la sécurité du transport aérien et les interventions qui sauvent des vies. Si vous allez au Royaume-Uni et que vous vous promenez le long de la côte, vous verrez des boîtes posées sur des poteaux et portant la mention « Lifesaving Society ». C'est pour y déposer de l'argent. Il y a là-bas des postes de sauvetage qui fonctionnent entièrement grâce à de petites contributions du gouvernement. Ce sont des postes de sauvetage administrés par la population.

Vous avez étudié un modèle au Canada, mais est-ce que votre comité s'est penché sur d'autres modèles au pays?

Vous aviez une tâche à accomplir et, à en juger par les commentaires que vous nous faites et les opinions que vous nous demandez, vous avez certainement réuni une foule de renseignements sur l'utilisation des phares et de leur personnel. Toutefois, cela soulève des questions plus vastes que vous devriez peut-être examiner ou faire examiner sur les liens entre la sécurité maritime, la sécurité aérienne, les postes de sauvetage, et cetera, et sur leur utilité pour le public en général.

Ce à quoi vous êtes confrontés actuellement — et vous l'avez bien décrit —, c'est une approche du genre entonnoir qui vous a menés là où vous êtes.

**Le sénateur Murray :** Pardonnez-moi, monsieur Roussel, mais la question nous paraît beaucoup plus simple. Nous avons écouté des pilotes, des marins, des plaisanciers et d'autres qui, comme on dit, risquent leur vie sur la mer ou dans les airs. Ils nous disent qu'ils ont besoin d'yeux et d'oreilles pour compléter l'information fournie par toute la technologie dont ils disposent, en particulier dans certains secteurs des côtes Est et Ouest.

Le sénateur MacDonald a fait allusion aux postes météo automatisés. Je crois que ce sont ces postes qui ont été le plus critiqués par les utilisateurs — ces pilotes, ces marins, ces pêcheurs, ces plaisanciers, et cetera. Ils nous ont dit que ces postes météo automatisés tombent en panne lorsque les conditions météo sont au pire; qu'il faut parfois une éternité pour les faire réparer, peut-être en raison des conditions météo et de toutes les tâches qui incombent à la Garde côtière; que même lorsqu'ils fonctionnent bien, ils fournissent une information incomplète puisqu'ils ne disent rien de l'état de la mer, de la visibilité et de certains autres aspects importants pour les utilisateurs; de fait, une partie de l'information que ces stations produisent se révèle même inexacte ou a changé dans le



on those coasts. We heard it again and again that getting the information in real time from someone with eyes and ears on the coast is vital to them.

I would be disinclined to advise the political authority in this country to tell those people that we in Ottawa think they are wrong — all this for a net saving of \$8 million, according to the Minister of Fisheries when she was here some months ago.

The chair has alluded to this, but the difficulty is that when you confront the Coast Guard on these issues, they will say we have light stations, most of them automated now, but weather stations are not Coast Guard, and they belong to someone else. That is Environment Canada, NAVCAN or whoever. For ecology — catching oil spills and reporting them, catching birds and animals that suddenly crop up covered in oil or whatever — that is another department. Heritage? Good heavens. Tourism? Not in the Coast Guard mandate.

The fact is that the people in the lights perform many of these functions, including search and rescue; sometimes they get involved in it and, frankly, the Coast Guard does not want them in that. The Coast Guard has search and rescue; they have boats they send out and I think it is fair to remark that they discourage lightkeepers from getting involved with that, to the extent they have taken away their boats.

By the way, this has gone on for years; it goes back about 15 years. Some of the people who came to us said this is the fourth or fifth time I have had to come forward to a committee to defend staffed light stations. You wonder what on earth is behind it, given the relatively small amounts of money involved. It has been going on for a very long time and it is a puzzle as to why it is happening.

The Coast Guard is a special operating agency; you know what that is. The Clerk of the Privy Council was here last night at the Standing Senate Committee on National Finance and I quizzed him a bit about these special operating agencies. It seems to me if the lighthouse people are performing these various functions, which do not fall within the mandate of the Coast Guard but fall within the mandate of other departments or agencies of government, as a special operating agency they ought to be able to make perhaps contractual arrangements and even recoup their costs for performing some of these other functions.

Instead of that, I think it is fair to say that what is happening is that the Coast Guard management has been doing everything they can to make the lighthouse keepers irrelevant so as to make their disappearance inevitable.

**The Chair:** Who would like to reply?

**Mr. Lewis:** I will not reply because I have no authority whatsoever over what the senator has just spoken about. However, it does bring up a very general comment: None of us here thinks that vigilance is not a good and necessary thing. Senator MacDonald talked about difficult and dangerous

dangereuses conditions météo de ces côtes. Nous l'avons entendu à répétition, il est essentiel de pouvoir obtenir une information transmise en temps réel par quelqu'un qui a des yeux et des oreilles sur la côte.

Je n'ai pas vraiment envie de conseiller aux responsables politiques du pays de dire à ces gens qu'à Ottawa, nous pensons qu'ils ont tort — tout cela pour une économie nette de huit millions de dollars, d'après ce que nous a dit la ministre des Pêches, il y a quelques mois.

Le président en a parlé, mais la difficulté c'est que lorsque vous confrontez la Garde côtière sur ces questions, elle vous dit qu'il y a des phares et que la plupart sont maintenant automatisés, mais que les postes météo ne sont pas de son ressort, ils relèvent de quelqu'un d'autre. Ils relèvent d'Environnement Canada, de NAVCAN, je ne sais plus trop. Pour ce qui est de l'environnement — repérer les déversements pétroliers et les signaler, ramasser les oiseaux et les animaux qui arrivent couverts de pétrole —, c'est un autre ministère. Le patrimoine? Oubliez ça. Le tourisme? Pas dans le mandat de la Garde côtière.

Le fait est que les gardiens de phare remplissent nombre de ces fonctions, y compris la recherche et le sauvetage; parfois, ils y participent et, franchement, la Garde côtière n'en veut pas. La Garde côtière a le mandat de la recherche et du sauvetage; elle a des navires qu'elle envoie pour cela, et je pense qu'il est juste de dire qu'elle décourage les gardiens de phare d'intervenir, dans la mesure où elle leur a enlevé leurs bateaux.

En passant, cela dure depuis des années; cela remonte à 25 ans environ. Certaines des personnes que nous avons rencontrées nous ont dit que c'était la quatrième ou la cinquième fois qu'elles se présentaient devant un comité pour défendre les phares avec personnel. On se demande ce qui se passe, vu les sommes relativement modestes qui sont en cause. Cela dure depuis bien longtemps, et on peut se demander pourquoi.

La Garde côtière est un organisme de service spécial; vous savez ce que c'est. Le greffier du Conseil privé était ici hier soir, il comparaisait devant le Comité sénatorial permanent des finances nationales, et je l'ai interrogé un peu sur ces organismes de service spécial. Il me semble que si le personnel des phares remplit ces diverses fonctions qui ne figurent pas dans le mandat de la Garde côtière mais plutôt dans celui d'autres ministères ou organismes du gouvernement, à titre d'organisme de service spécial, elle devrait pouvoir prendre des dispositions contractuelles et même recouvrer les coûts d'exécution de certaines de ces autres fonctions.

Je pense plutôt qu'il est juste de dire que la direction de la Garde côtière a fait tout en son pouvoir pour rendre les gardiens de phare inutiles de sorte que leur disparition devienne inévitable.

**Le président :** Qui veut répondre à cela?

**M. Lewis :** Je ne vais pas répondre, parce que je n'ai pas d'autorité sur la question que le sénateur vient d'exposer. Toutefois, cela m'inspire un commentaire très général : aucun d'entre nous ne pense que la vigilance n'est pas une bonne chose, une chose nécessaire. Le sénateur MacDonald a dit que les eaux



waters. That is true. Vigilance in a marine setting, the only setting with which I am familiar, is always a good thing. No one can dispute that and I have not heard any of us dispute that.

When we are called, we all try and do a very good job with what we are supposed to be doing for the government. I can speak for the Transportation Safety Board of Canada: "The causes and contributing factors of that accident are X, so that will not happen again." That is all we do. We are not regulators. People talk to us because we have confidentiality. That is what we do really well and we stick with it. However, Mr. Laporte has already said we cannot answer those questions you have asked because that they are not within our purview. This is who we are. However, I have not heard anybody say vigilance is not a good thing. Whatever way that happens, which will not be up to us, we certainly do not disagree that vigilance is a good thing, in whatever form it takes.

**Senator Raine:** It is interesting. You were called as witnesses and I think you are now hearing us as witnesses.

I am happy to hear you are doing an inquiry into the accidents about the fishermen because it is serious. As part of your review, I would urge you to review the reliability of the automated weather stations. As humans are being replaced with these automated stations, there is an assumption that they are better than humans. We are hearing evidence that they are not.

I was a little concerned because yesterday we heard evidence that NAVCAN, which is doing a remarkable job in what they do and I appreciate the role they play, are saying not to worry because they will replace those old ones with better ones. We are hearing that nothing can replace the eyes and ears of that up-to-date weather.

I want to read something from one of the witnesses. It is short and will put things in perspective:

I have lived my whole life on this coast. In my family are six generations here on this coast. We have always counted on the lightkeepers and our lighthouses. Our need of them has not changed. We still need them — human lightkeepers — to keep us safe on this wild coast. In life nowadays, so much electronic substitutions are failing us. We are grateful that the lighthouses have not quite been completely gutted yet. Here is a real system that works; it is not broken. It is humanly run and well done and yet there have been unreasonable and in fact unconscionable attempts to scrap it. This could only seem reasonable or sane in a far away government office. Thank you for coming here to understand.

That was addressed to us.

étaient difficiles et dangereuses. C'est vrai. La vigilance dans un contexte maritime, le seul contexte que je connaisse vraiment bien, c'est toujours une bonne chose. Personne ne le conteste, et je n'ai entendu personne nier cela.

Lorsqu'on nous appelle, nous essayons tous de faire de notre mieux ce que nous sommes censés faire pour le gouvernement. Je peux parler pour le Bureau de la sécurité des transports du Canada : « les causes et les facteurs contributifs de l'accident sont X, pour que cela ne se reproduise plus. » C'est tout ce que nous faisons. Nous ne sommes pas responsables de la réglementation. Les gens nous parlent parce que nous assurons la confidentialité. C'est ce que nous faisons vraiment bien, et nous nous y tenons. Toutefois, et M. Laporte l'a dit, nous ne pouvons pas répondre aux questions que vous posez parce qu'elles ne relèvent pas de nous. C'est ce que nous sommes. Je n'ai cependant entendu personne dire que la vigilance n'était pas une bonne chose. Quoi qu'il se produise, cela ne relèvera pas de nous, mais nous ne dirions certainement pas que la vigilance est sans importance, quelle que soit la forme qu'elle prend.

**Le sénateur Raine :** Cela est intéressant. Vous avez été convoqués comme témoins, et je pense que vous nous considérez maintenant comme des témoins.

Je suis heureuse d'apprendre que vous menez une enquête sur les décès des pêcheurs, parce que cela est grave. Dans le cadre de votre examen, je vous conseille vivement d'étudier la fiabilité des postes météo automatisés. Ces postes automatisés sont en train de remplacer les êtres humains, et on suppose qu'ils sont meilleurs que les humains. Or, d'après les témoignages que nous avons entendus, ils ne le sont pas.

J'étais un peu inquiète parce qu'hier, nous avons entendu le témoignage de responsables de NAVCAN, un organisme qui fait un travail remarquable dans son domaine, je le reconnais. Ces gens nous ont dit qu'il ne fallait pas s'inquiéter parce que les anciens sites seraient remplacés par de meilleurs. On nous a dit que rien ne pouvait remplacer les yeux et les oreilles pour connaître la météo à la minute près.

Je veux vous lire quelque chose, un témoignage. Il est bref et il situe bien le problème :

J'ai vécu toute ma vie sur cette côte. Nous sommes ici depuis six générations. Nous avons toujours compté sur les gardiens de phare et sur les phares. Nos besoins n'ont pas changé. Nous avons encore besoin d'eux — les gardiens — pour assurer notre sécurité sur cette côte sauvage. De nos jours, il y a tellement de solutions électroniques qui nous laissent tomber. Nous sommes heureux de voir que les phares n'ont pas encore été complètement démantelés. C'est un système véritable, qui fonctionne bien; il n'est pas défectueux. Il est exploité par des humains qui font bien leur travail, et pourtant il y a eu des tentatives déraisonnables et inacceptables pour les éliminer. Cela peut sembler raisonnable ou censé uniquement dans un bureau du gouvernement loin des côtes. Merci d'être venus ici pour comprendre la situation.

C'est un témoignage qui nous a été adressé.

I hope you will see that having lightkeepers is not only sound and practical but essential — the lifesaving kind of essential. Having them is very sensibly Canadian.

The woman goes on: "My sister used to commercially fish, and she asked me to read this for you." This is an anecdote from her sister. She is a fisher on a commercial fish boat on the west coast of Vancouver Island.

The group of boats we were fishing with had all been listening to the same terribly wrong weather report on the automated system when we heard a skipper on one of the other boats yell into his radio phone: "One of your damn ripples just came over my bow and broke on the wheelhouse!" I cannot imagine working out there without the real reports from the lightkeepers.

**Senator Murray:** First, there seems to be an assumption on the part of some of the officials we talked to in the Canadian Coast Guard, in particular, that everybody on the water is equipped with the very latest technology. That is not true, is it? Am I not right in that smaller boats, recreational boats and so on sometimes have very minimal technology?

**Mr. Roussel:** Yes.

**Senator Murray:** Therefore, they have perhaps more need for the systems.

**Mr. Roussel:** Depending on the type of boat and their requirements, the technology can be fairly limited, yes.

**Senator Murray:** When we were in Prince Rupert, the people there had gotten a report that the Canadian Coast Guard were looking to replace a 70-foot ship boat with a 40-foot boat. When they were not crying about this, they were laughing about it. They thought it was so absurd that a boat they thought had been designed for the Columbia River would be plying the rough waters off coast of Prince Rupert, in the interests of standardizing the Coast Guard fleet. Do you know anything about that? Would you be concerned about that, Mr. Roussel, if it were true?

**Mr. Roussel:** I have no information on that.

**The Chair:** Would the TSB have a position on that?

**Mr. Laporte:** Only after a disaster were to happen.

**The Chair:** You would have an opinion on it after the accident happened.

**Mr. Lewis:** No, we do not have an opinion on that because you could have a 40-foot vessel that could be more seaworthy than a 70-foot vessel. It is not determined by length, so I have no comment whatsoever on which is the better vessel.

**The Chair:** We are coming to the ending of our time. Senator MacDonald will ask a brief question.

**Senator MacDonald:** Picking up on what Senator Murray mentioned, we also have a lot of people out there who may have the best of equipment but they have little knowledge of what they are doing on the water. There are more and more of these people

J'espère que vous verrez qu'il est non seulement utile et pratique d'avoir des gardiens de phare, mais vital — en ce sens qu'ils peuvent sauver des vies. C'est une solution bien canadienne que de les garder.

Et cette femme poursuit : « Autrefois, ma sœur faisait la pêche commerciale et elle m'a demandé de vous lire cela. » C'est une anecdote présentée par sa sœur. Elle travaille sur un navire de pêche commerciale sur la côte Ouest de l'île de Vancouver.

Les bateaux avec lesquels nous pêchions avaient tous écouté le même rapport météo terriblement erroné, diffusé par le système automatisé, lorsque nous avons entendu un capitaine hurler dans son radiotéléphone : « Une de vos foutues petites vagues vient de passer par-dessus ma proue pour s'écraser contre la timonerie! » Je ne peux pas imaginer travailler là-bas sans rapports météo véritables, produits par des gardiens de phare.

**Le sénateur Murray :** Premièrement, il me semble que certains des fonctionnaires à qui nous avons parlé, en particulier ceux de la Garde côtière canadienne, supposent que tous ceux qui vont sur l'eau sont équipés d'une technologie de pointe. Ce n'est pas vrai, n'est-ce pas? Ai-je raison de dire que les petits bateaux, les bateaux de plaisance, et cetera, utilisent parfois très peu la technologie?

**M. Roussel :** Oui.

**Le sénateur Murray :** Donc, ils ont peut-être plus besoin des systèmes.

**M. Roussel :** Selon le type de bateau et leurs besoins, la technologie peut être assez limitée, oui.

**Le sénateur Murray :** Lors de notre passage à Prince Rupert, nous avons entendu des rumeurs voulant que la Garde côtière canadienne s'apprête à remplacer un bateau de 70 pieds par un bateau de 40 pieds. Lorsqu'ils ne poussaient pas les hauts cris à cette idée, les gens en riaient. Ils trouvaient parfaitement absurde qu'un bateau qui, selon eux, avait été conçu pour le fleuve Columbia soit utilisé pour naviguer dans les eaux agitées au large de Prince Rupert, simplement pour normaliser la flotte de la Garde côtière. Êtes-vous au courant de cela? Est-ce que cela vous inquiéterait, monsieur Roussel, si c'était vrai?

**M. Roussel :** Je ne suis pas au courant.

**Le président :** Est-ce que le BST a une position là-dessus?

**M. Laporte :** Seulement s'il se produit une catastrophe.

**Le président :** Vous n'avez pas d'opinion avant qu'il y ait un accident.

**M. Lewis :** Non, nous n'avons pas d'opinion à ce sujet, parce que vous pourriez avoir un bateau de 40 pieds qui serait beaucoup plus apte à naviguer qu'un bateau de 70 pieds. La longueur n'a rien à voir, alors je ne peux pas dire quel serait le meilleur navire.

**Le président :** Notre séance est presque terminée. Le sénateur MacDonald posera encore une brève question.

**Le sénateur MacDonald :** Pour reprendre ce que disait le sénateur Murray, il y a aussi bien des gens, là-bas, qui ont peut-être un équipement perfectionné mais qui connaissent mal l'océan. Il y a de plus en plus de ces gens. Lorsque l'équipement



all the time. Once their equipment fails, they are like a cork out there, bobbing around with no experience on the water. This was another issue brought to our attention.

It is particularly an issue on the West Coast. There is a proliferation of sea kayakers and other people out there for new recreational activity, but they are not mariners with experience. I want to put that on the record because the Transportation Safety Board of Canada people should be fully cognizant of that.

**The Chair:** Thank you. We are coming to the end. I think that Senator Murray's summary is good for all of us and is something we should keep in mind. That is the platform I think from which we have to operate.

We have heard now from quite a number of agencies, from NAV CANADA, Environment Canada, the Canadian Coast Guard, Parks Canada, the Transportation Safety Board of Canada, Transport Canada and other agencies. All of those agencies said, "We would use them if they were there, but they do not belong to us and are not our responsibility."

We have six or seven different branches of government that would like to use the lighthouse keepers but nobody wants to own them. Our challenge is how we get a Government of Canada response. If you can help us with this please do; we are begging for help. All of us around this table are paid for by the taxpayers of Canada, and the Government of Canada, for which we all work one way or the other, has a responsibility to serve people.

However, we are frustrated on how to get the Government of Canada to serve the people of Canada on that front. That is our frustration, so if you can help us with that, please do. That is what we must wrestle with.

Thank you very much for coming. You have clarified things for us.

(The committee adjourned.)

---

OTTAWA, Tuesday, November 30, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 18:22 p.m. to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (topic: Canadian lighthouses).

**Senator Dennis Glen Patterson** (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Deputy Chair:** Good evening ladies and gentlemen.

We are a little late getting started today due to Senate business and I thank the witnesses for waiting for us.

fait défaut, ils sont comme des bouchons de liège, ils n'ont pas l'expérience de la mer. C'est un autre problème que l'on a porté à notre attention.

C'est un problème en particulier sur la côte Ouest. Il y a une prolifération de kayakistes et d'autres personnes qui se livrent à des activités récréatives mais qui ne sont pas des marins d'expérience. Je veux que cela figure dans le compte rendu, parce que le Bureau de la sécurité des transports du Canada devrait en être pleinement conscient.

**Le président :** Merci. Notre séance s'achève. Je crois que le résumé du sénateur Murray nous convient à tous et que nous devrions garder cela à l'esprit. Je crois que c'est la plate-forme sur laquelle nous devons nous appuyer.

Nous avons entendu un nombre considérable d'organismes, NAV CANADA, Environnement Canada, la Garde côtière canadienne, Parcs Canada, le Bureau de la sécurité des transports du Canada, Transports Canada, et cetera. Tous ces organismes nous ont dit qu'ils utiliseraient les gardiens de phare s'il y en avait, mais que les gardiens de phare ne relèvent pas d'eux et qu'ils n'en sont pas responsables.

Nous avons six ou sept organismes gouvernementaux distincts qui aimeraient utiliser les services des gardiens de phare, mais aucun ne veut en être responsable. Notre défi, c'est d'obtenir une réaction du gouvernement du Canada. Si vous pouvez nous aider, faites-le; nous implorons votre aide. Ici, nous sommes tous payés par les contribuables canadiens, et le gouvernement du Canada pour lequel nous travaillons tous d'une façon ou d'une autre, est au service de la population.

Toutefois, nous semblons avoir de la difficulté à déterminer comment le gouvernement du Canada doit servir la population dans ce domaine. Nous en sommes frustrés, alors si vous pouvez nous aider, s'il vous plaît faites-le. Nous avons un problème à régler.

Merci beaucoup d'être venus. Vous nous avez apporté des précisions utiles.

(La séance est levée.)

---

OTTAWA, le mardi 30 novembre 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à 18 h 22 pour étudier les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (sujet: les phares canadiens).

**Le sénateur Dennis Glen Patterson** (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le vice-président :** Bonsoir, mesdames et messieurs.

Nous débutons un peu tard ce soir à cause des affaires du Sénat. Je remercie les témoins de nous avoir attendus.



Members of the committee, it has been requested, in light of the start today, that we hear from the two witnesses consecutively and save our questions for after their presentations. Is that agreeable to members of the committee?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Deputy Chair:** First is Mr. Jim Abram, Director, Discovery Islands-Mainland Inlets of the Strathcona Regional District; followed by Ms. Kaity Arsoniadis-Stein, President and Secretary-General of International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.

I would like to welcome Mr. Jim Abram. He is also a former president of the Union of B.C. Municipalities, founder and former president of the B.C. Lightkeepers and a local retired lightkeeper of 25 years, and he is based on Quadra Island.

Senators, you have received a copy of Mr. Abram's presentation in both official languages, and the committee clerk has also received some supporting documents that form part of Mr. Abram's presentation that include newspaper articles, a report published by Transport Canada in 1988, a report published by the Coastal Communities Network in 1997 and three letters. These are available in English. The committee clerk has brought copies of these documents and they are placed on the table at the front of the room for those who wish to have copies.

Mr. Abram, the floor is yours.

**Jim Abram, Director, Discovery Islands-Mainland Inlets, Strathcona Regional District:** Mr. Chair, honourable members and all staff present, as has been said, I am the member from the Strathcona Regional District, which is the local government for the area. I represent a very long and challenging stretch of the B.C. coastline, and it is over 1 million square kilometres of land and water connecting countless islands and inlets.

I am the former president of the Union of B.C. Municipalities and was on their executive for 10 years. The UBCM represents all 90 local governments in the province of B.C. That is full membership; everyone is a member of UBCM.

I was also a lightkeeper from 1978 until I retired in 2003. During that time, I founded the B.C. lightkeepers local of the Public Service Alliance of Canada. I was the president from its inception until I retired.

Strictly due to the loss of essential safety services on this coast, have led every campaign since 1985 to stop the Canadian Coast Guard's programs to de-staff light stations. The Coast Guard plan was short-sighted. The public, then and now, demands and expects staffed light station services.

I have been so proud to have served my country as a lightkeeper and have always felt that the Coast Guard motto, in my title, "Safety First, Service Always" was such an appropriate banner to work under.

Je signale aux membres du comité qu'on nous a demandé, vu le début tardif aujourd'hui, d'entendre les deux témoins à la suite, et de poser nos questions après les exposés. Les membres du comité sont-ils d'accord?

**Des voix :** D'accord.

**Le vice-président :** Nous entendrons d'abord M. Jim Abram, directeur, Discovery Islands-Mainland Inlets du Strathcona Regional District; puis Mme Kaity Arsoniadis-Stein, présidente et secrétaire générale de l'International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.

Je souhaite la bienvenue à M. Jim Abram. Il est aussi ancien président de l'Union of BC Municipalities, fondateur et ancien président des gardiens de phare de la Colombie-Britannique et gardien de phare pendant 25 ans dans sa région, maintenant à la retraite. Il est établi à l'île Quadra.

Sénateurs, vous avez reçu une copie de la présentation de M. Abram dans les deux langues officielles. La greffière du comité a aussi reçu des documents à l'appui qui font partie de la présentation de M. Abram, dont des articles de journaux, un rapport publié par Transports Canada en 1988, un rapport publié par le Coastal Community Network en 1997 et trois lettres. Ces documents sont disponibles en anglais. La greffière du comité a apporté des copies des documents et les a placées au devant de la salle pour ceux qui souhaitent obtenir des copies.

Monsieur Abram, vous avez la parole.

**Jim Abram, directeur, Discovery Islands-Mainland Inlets, Strathcona Regional District :** Monsieur le président, honorables sénateurs et employés, comme on l'a dit, je suis membre du Strathcona Regional District, l'administration locale de la région. Je représente une très longue section accidentée du littoral de la Colombie-Britannique. La région que je représente couvre une superficie de plus d'un million de kilomètres carrés de terre et d'eau, reliant d'innombrables îles et anses.

Je suis ancien président de l'union des municipalités de la Colombie-Britannique et j'ai fait partie de son conseil exécutif pendant 10 ans. L'UBCM représente les 190 administrations locales de la province. Autrement dit, tout le monde est membre de l'UBCM.

J'ai été également gardien de phare de 1978 jusqu'à ma retraite en 2003. Durant cette période, j'ai fondé la section locale 20232 de l'UCET de l'Alliance de la fonction publique du Canada représentant les gardiens de phare de la Colombie-Britannique dont j'ai été le président depuis sa création jusqu'à ma retraite.

À cause de la disparition de services de sécurité essentiels sur cette côte, j'ai dirigé chaque campagne depuis 1985 pour que l'on mette un terme aux programmes de la Garde côtière canadienne visant à automatiser les phares. Le plan de la Garde côtière canadienne était un plan à courte vue. Le public, alors et aujourd'hui, exige et espère des services de phares pourvus en effectifs.

Je suis très fier d'avoir servi mon pays en tant que gardien de phare et j'ai toujours eu le sentiment que la devise de la Garde côtière, « Sécurité d'abord, service constant », était une bannière fort opportune sous laquelle travailler.

I was first elected to local government in 1988, after a successful defeat of the first Canadian Coast Guard plan to eliminate staff on light stations on the B.C. coast. The community where I live came to me because they believed in me and felt that I could deal with the major issues that they were facing at that time in their own community.

I have served 22 continuous years in that elected local government position. The people whom I represent work, play and live on or near the water. It is part of their being. We have approximately 30,000 kilometres of coastline in B.C. Much of that coastline is uninhabited or sparsely so, but all of it is traversed by the marine and aviation communities, including First Nations, who need to get from one place to another. The waterways are our highways.

There are 27 staffed light stations strategically located along that coastline for good reason. Unfortunately, we have lost a number of stations over the years due to the ill-conceived plans of the Coast Guard. These remaining stations are so important to our marine and aviation safety, and the sovereignty of this great nation, that we cannot afford as a nation to lose one more station.

The safety network provided by the staffed stations will be compromised if there are any further reductions. That network is a system. It is continuous from Alaska to Washington and no more gaps can be created by this attempt by Coast Guard senior management to convince you otherwise. They are misleading in their attempts and their characterization of the lack of consequences. There will be consequences.

I would like to quote from the one group of public servants that knows lightkeepers best. I included this letter in your package. The Marine Communications and Traffic Services workers are the Canadian Coast Guard radio operators. They are on duty 24 hours, 7 days a week. They deal with lightkeepers continuously 24/7 and, as I said, I have included their November 12 submission in your package and I would like to quote one statement from that package.

The services that lightkeepers provide to the marine and aviation community, outside of keeping the light, are invaluable. Any move towards reducing these valuable services will result in loss of property, vessels and lives.

These people are in the best position on our coast to note the importance because they deal with all of it.

This sentiment was expressed continuously to the Senate committee on their fact-finding tour. It is in all the letters that you received and the new letters that I am presenting today. You will hear it over and over. This is what the users of the services are telling you.

The other comment that was made so often to the committee is why is the government pursuing this initiative when there is Conservative government policy in place today to support the

J'ai été élu pour la première fois dans une administration locale en 1988 après avoir vaincu le premier plan de la Garde côtière canadienne visant à éliminer les effectifs des phares le long de la côte de la Colombie-Britannique. La collectivité s'est adressée à moi car elle croyait en moi et avait le sentiment que je pouvais régler les principaux enjeux auxquels elle était confrontée à l'époque.

J'ai occupé ces fonctions de représentant élu pendant 22 années d'affilée. Les gens que je représente travaillent, jouent et vivent sur l'eau ou près de l'eau. Cela fait partie de leur existence. Nous comptons environ 30 000 kilomètres de littoral dans la province. Une bonne partie de ce littoral est inhabité ou n'est que partiellement habité, mais la totalité est traversée par les milieux de la marine et de l'aviation, y compris les Premières nations, qui doivent se rendre d'un lieu à un autre. Les voies navigables sont nos autoroutes.

On dénombre 27 phares pourvus en effectifs situés dans des lieux stratégiques le long du littoral, et ce, pour de bonnes raisons. Malheureusement, nous avons perdu un certain nombre de phares au fil des ans en raison des plans peu judicieux de la Garde côtière canadienne. Les phares restants revêtent une très grande importance pour la sécurité du transport maritime et aérien et pour la souveraineté de ce grand pays. Nous ne pouvons pas nous permettre en tant que pays de perdre un phare de plus.

Le réseau de sécurité qu'offrent les phares pourvus en effectifs sera sérieusement compromis s'il y a d'autres fermetures. Ce réseau est un véritable « système ». Il est continu depuis l'Alaska jusqu'à l'État de Washington et on ne peut plus ouvrir de brèche en dépit de la tentative faite par la haute direction de la Garde côtière de vous convaincre du contraire. Celle-ci vous induit en erreur dans ses tentatives et sa caractérisation de l'absence de conséquences. Il y aura des conséquences.

J'aimerais citer le groupe de fonctionnaires qui connaît le mieux les gardiens de phare : les employés des Services de communications et de trafic maritimes; les opérateurs radio de la Garde côtière canadienne. La lettre figure dans les documents que je vous ai remis. Ces fonctionnaires entretiennent des rapports constants avec les gardiens de phare, 24 heures par jour, 7 jours par semaine, et j'ai annexé leur mémoire du 12 novembre 2010 à ma présentation. J'aimerais vous lire une de leurs déclarations.

Les services que fournissent les gardiens de phare au transport maritime et au transport aérien, en dehors d'assurer la garde du phare, sont inestimables. Toute tentative de réduire ces services précieux aboutira à la perte de biens matériels, de navires et de vies humaines.

Ils sont le mieux en mesure de noter l'importance de ces services pour notre côte parce qu'ils s'en occupent.

Ce sentiment a été exprimé continuellement devant le comité sénatorial lors de sa mission d'étude. On le retrouve dans toutes les lettres que vous avez reçues et que je vous présente aujourd'hui. Vous l'entendrez répéter à maintes et maintes reprises. C'est ce que vous disent les usagers des services.

L'autre observation qui a été formulée si souvent devant le comité est comment se fait-il que le gouvernement poursuive cette initiative alors qu'il existe une politique du gouvernement



etention of light stations, their personnel and their aids to navigation? The people who ask this do not understand that it is the Coast Guard bureaucracy that is bringing this initiative forward time and again; it is not the government.

I would like to present to you today the 1987 report on the Future Role of Light Stations in British Columbia or FURL report. It was commissioned 23 years ago after a failed attempt at re-staffing by the Coast Guard senior management from 1985 to 1987. The intent of the report was, if we are going to keep staff on light stations, how do we make best use of them and how do we share the funding of their services amongst departments?

I have seen in the transcripts of other witnesses who have appeared before you that this issue is one thing they want to talk about. It was talked about and recommendations were made 23 years ago. Out of this report came recommendations that were followed up by direction from the minister to implement them. Yet, 23 years later, the Coast Guard is still trying to de-staff light stations without ever having implemented the recommendations.

People ask how this can be allowed to happen. How many more attempts will bureaucracy make at de-staffing light stations against government policy and public demand for services of staffed light stations? The public is asking the question of the Senators who I do not feel can answer the question because the actions of the Coast Guard defy logic.

The future role of light stations report is clear: enhance the services. This report was done by members of every agency that dealt with light stations. Every federal and non-federal agency that had something to do with a light station participated in this regard and gave recommendations. Here we have the FURL report telling you 23 years ago to enhance the services.

The presentations to the Senate committee were clear: retain and enhance the services of lightkeepers. The services of lightkeepers should be expanded to include more protection and monitoring of our coastal environment and to assist other agencies in delivering their programs. It may not be a well-known fact, but programs such as seawater sampling for temperature and salinity, seismographic data collection and tsunami warning systems are part of a lightkeeper's day.

They could do so much more, and this has already been studied and agreed upon but never acted upon. If you look at this report, it will tell you again and again the things that lightkeepers should be able to do, and there should be memorandums of understanding between departments to help pay for it so we do not have this "situation which evolved into the current crisis...one department finding that the costs of manned lights is not justified, while others insist that the services provided are important." If it is not to happen again, you have to do that. You have to have that agreement.

I also need to mention the security to our environment provided by staffed light stations and the security to our coast as coast watchers contributing to our national sovereignty. If the Coast

conservateur visant à favoriser la conservation des phares, de leurs effectifs et de leurs aides à la navigation? Personne ne semble comprendre que c'est la bureaucratie de la Garde côtière qui propose maintes et maintes fois cette même initiative. Ce n'est pas le gouvernement.

J'aimerais vous présenter aujourd'hui le Rapport sur le rôle futur des phares (RRFP) de 1987. Ce rapport a été commandé il y a 23 ans après une vaine tentative d'automatiser les phares par la haute direction de la GCC entre 1985 et 1987. L'objet de ce rapport, si nous voulons maintenir des effectifs dans les phares, était de savoir comment en faire le meilleur usage et comment partager le financement de leurs services entre les ministères.

J'ai lu les transcriptions des témoignages d'autres témoins qui ont comparu devant vous à ce sujet et qui confirment qu'ils veulent en parler. On en a parlé et des recommandations ont été faites il y a 23 ans. Ce rapport contenait des recommandations que le ministre a donné l'ordre de mettre en œuvre, et, pourtant, 23 ans plus tard, la GCC continue d'essayer d'automatiser les phares sans avoir jamais donné suite aux recommandations du rapport.

Et les gens de se demander : « Comment un tel phénomène peut-il se produire? » Combien d'autres tentatives la bureaucratie fera-t-elle pour automatiser les phares, ce qui va à l'encontre des politiques publiques et de la demande publique de services de phares pourvus en effectifs? Le public pose cette question aux sénateurs, qui ne peuvent pas y répondre étant donné que les mesures de la GCC défient toute logique.

Le Rapport sur le rôle futur des phares est parfaitement clair. Il faut améliorer les services. Ce rapport a été préparé par des membres de toutes les organisations qui avaient affaires aux phares. Tous les organismes fédéraux et non fédéraux qui avaient quelque chose à voir avec un phare ont participé et fait des recommandations. Nous avons un rapport sur le rôle futur des phares qui a dit il y a 23 ans qu'il fallait améliorer les services.

Les mémoires au comité sénatorial étaient parfaitement limpides : conserver et améliorer les services des gardiens de phare. Il faut élargir les services des gardiens de phare pour mieux protéger et surveiller le milieu côtier et aider d'autres organismes à exécuter leurs programmes. Peu de gens savent que des programmes comme l'échantillonnage de l'eau de mer pour en mesurer la température et la salinité, la collecte de données sismographiques et les systèmes d'alerte aux tsunamis font partie du quotidien des gardiens de phare.

Les gardiens pourraient en faire beaucoup plus, comme en témoignent les études et les recommandations à ce sujet, qui n'ont jamais été suivies d'effets. Ce rapport ne cesse de répéter ce que les gardiens de phare devraient pouvoir faire et qu'il devrait y avoir des protocoles d'entente entre les ministères pour payer les coûts, afin de ne pas se retrouver dans la situation qui a provoqué la crise actuelle, soit un ministère qui trouve que les coûts des phares dotés d'effectifs n'est pas justifié, tandis que d'autres insistent que les services fournis sont importants. Pour que cela ne se reproduise plus, il faut de telles ententes.

Je dois également mentionner la sécurité de notre environnement que l'on doit aux phares pourvus en effectifs de même que la sécurité de notre littoral tandis que les observateurs du littoral



Guard is successful in their program of de-staffing light stations, how will you replace the eyes that were the first to spot the Nestucca oil spill disaster averting greater damage to our environment than what took place? How will you replace the eyes that noted suspicious activity by boat resulting in the largest successful drug bust in Canada? How will you replace the eyes that spotted the first freighters smuggling human cargo into Canada?

These lights are in strategic locations. They are entry points to this country. They all have the ability to watch and know the vessels that come into their areas, and anything suspicious gets reported to the Coast Guard radio, the RCMP and the Department of National Defence. All of those agencies work with the lightkeepers.

I am also presenting to you the report entitled *Our Lives Our Lightkeepers* which was a special report done by the Coastal Community Network, which Pat Carney helped found, published in September of 1997. I have included the executive summary and the conclusions and recommendations in your packages. I would like to quote one comment from their preface, which reads:

No other federal government policy has received such widespread and vociferous opposition as the policy to de-staff B.C.'s light stations. There is consensus in coastal communities that this policy is misguided and that the minuscule financial savings will cost lives in the long term.

In conclusion, I would like to bring to your attention some letters that have been submitted by the users of the services provided by lightkeepers. From the largest tug and barge company from Mexico to Alaska, Seaspan Corporation, to the scientists at the DFO biological station who collect the data from light stations regarding the seawater temperature and salinity that I mentioned, and to the municipal governments representing the entire port area of Vancouver, the entire Lower Mainland of B.C., an area of over 2.2 million people, all are unanimously in support, in writing, of keeping staff on light stations.

I am sure that you will be impressed by the diversity of the groups that have responded to this opportunity to give input to the Senate to allow you to make an informed decision regarding the staffing of light stations. I am also confident that your decision will be one that reflects the needs of the people of Canada.

I sincerely hope that you will put this issue to rest once and for all. The services of lightkeepers cannot be replaced by any other means. This is the most cost-effective, efficient, reliable method to deliver these services and more, and we do not need to review it again. This is the fourth time it has been reviewed, and it is always with the same reaction from the public and always with some erosion of the service. We cannot afford that.

contribuent à la souveraineté nationale. Si la tentative d'automatiser les phares de la GCC aboutit, comment s'y prendra-t-elle pour remplacer les yeux qui ont été les premiers à repérer le déversement d'hydrocarbures du Nestucca, évitant ainsi de causer de plus gros dégâts à l'environnement que ce n'a été le cas? Comment s'y prendra-t-elle pour remplacer les yeux qui ont remarqué les activités suspectes d'un bateau qui se sont soldées par la plus importante saisie de stupéfiants au Canada? Comment remplacerez-vous les yeux qui ont repéré les premiers navires de charge qui introduisaient des cargaisons humaines en contrebande au Canada?

Ces phares se trouvent à des endroits stratégiques. Ils sont des points d'entrée au pays. Ils peuvent tous surveiller et voir les navires qui viennent dans leur région, et tout mouvement suspect est signalé à la radio de la Garde côtière, à la GRC et au ministère de la Défense nationale. Tous ces organismes travaillent avec les gardiens de phare.

Je vous présente également le rapport intitulé *Nos vies, nos gardiens de phare*, rapport spécial publié en septembre 1997 par le Coastal Community Network, que Pat Carney a contribué à fonder. J'ai inséré le résumé analytique et les conclusions et les recommandations dans vos dossiers. J'aimerais citer une remarque tirée de la préface qui se lit comme suit :

Aucune autre politique du gouvernement fédéral n'a suscité une opposition aussi généralisée et farouche que la politique visant à automatiser les phares de la Colombie-Britannique. Toutes les localités côtières s'accordent à penser que cette politique est malavisée et que les économies financières minuscules finiront à long terme par coûter des vies humaines.

En conclusion, j'aimerais signaler à votre attention certaines lettres que j'ai reçues de la part des usagers des services fournis par les gardiens de phare : depuis la plus grande entreprise de remorqueurs et chalands entre le Mexique et l'Alaska, la Seaspan Corporation, jusqu'aux scientifiques de la station biologique du MPO qui recueillent des données auprès des phares sur la température et la salinité de l'eau de mer, que j'ai déjà évoquée, jusqu'aux administrations municipales qui représentent toute la région portuaire de Vancouver, soit une région qui compte plus de 2,2 millions d'habitants. Ils appuient tous, à l'unanimité et par écrit, le maintien des gardiens dans les phares.

Je suis sûr que vous serez frappés par la diversité des groupes qui ont profité de cette occasion de faire part de leurs réflexions au Sénat pour vous permettre de prendre une décision judicieuse au sujet de l'automatisation des phares. Je suis sûr que votre décision reflètera fidèlement les besoins des habitants du Canada.

J'espère sincèrement que vous classerez ce dossier une bonne fois pour toutes. Les services des gardiens de phare ne sauraient être remplacés par un autre moyen. C'est la méthode la plus rentable, la plus efficace et la plus fiable de prestation de ces services et de bien d'autres encore. Nous n'avons pas besoin d'examiner le dossier à nouveau. C'est la quatrième fois qu'il est étudié, toujours avec la même réaction et avec une certaine érosion du service. Nous ne pouvons pas nous permettre cela.

The title of my presentation "Safety First, Service Always" reflects my pride in having served my country as a Coast Guard lightkeeper for 25 years. In spite of all the challenges that we have faced over the years and that you as senators now face regarding the de-staffing of light stations, I think we all have the same objective: to serve our country. By retaining staff on our light stations, we can fulfil our commitment to public safety and to the public that we serve.

I would like to thank you for your time and efforts regarding this issue. I know it has been very difficult for you. You have done a lot of travel, spent a lot of time and taken a lot of flack, but you have done a great job. I appreciate it. I also welcome any questions that you may have of me, and I sincerely hope that somewhere in your questions we will touch upon the presentations that have already been made to you by other government departments and NAV CANADA because you have been left with some very misleading information that needs correction. I have to say that. I am sorry.

**The Deputy Chair:** Thank you, Mr. Abram. I am sure there are questions, but as we have agreed, we will now call on Ms. Kaity Arsoniadis-Stein, President and Secretary-General of the International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.

[Translation]

**Kaity Arsoniadis-Stein, President and Secretary-General of the International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. (ISAC):** Mr. Chair, I would like to thank you for the opportunity to speak on this initiative. I also wish to thank Ms. Labonté who organized this meeting. My presentation should take about 15 minutes.

[English]

I am the President and Secretary-General of the International Ship-Owners Alliance of Canada. I am also Director of the International Maritime Centre, Vice-President and Director of the Vancouver Maritime Arbitrators Association, and Trustee of the Insurance Dispute Resolution Services of B.C.

I appear before you today on behalf of the International Ship-Owners Alliance of Canada. This group represents local and international merchant ship owners, managers, operators of ships who collectively control a fleet of over 500 ocean-going vessels and employ over 10,000 sea-going and shore-based employees.

When this issue came before us, I embarked on a full consultation process with my membership. The ISAC group agreed to fully support the continued staffing of light stations. Not a single member opposed the continued staffing of light stations. One of our tug and barge members that regularly transits through B.C.'s communities from Washington to Alaska, stated the following, which neatly sums up the collective sentiment for the ISAC group:

Le titre de mon exposé, « Sécurité d'abord, service constant », traduit la fierté que j'éprouve à avoir servi mon pays comme gardien de phare de la Garde côtière pendant 25 ans. En dépit de toutes les difficultés auxquelles nous nous sommes heurtés au fil des ans et que vous devrez résoudre, en votre qualité de sénateurs, au sujet de l'automatisation des phares, je pense que nous visons tous le même objectif qui est de servir notre pays. En maintenant les gardiens dans nos phares, nous pourrions tenir notre engagement à l'égard de la sécurité publique et du public que nous servons.

Merci de votre temps et de vos efforts au sujet de ce dossier. Je sais qu'il a été très difficile pour vous. Vous vous êtes beaucoup déplacés, vous avez consacré beaucoup de votre temps et vous avez entendu de nombreuses critiques, mais vous avez fait un travail formidable. Je l'apprécie. Je répondrai à toutes les questions que vous pourrez me poser et j'espère sincèrement que certaines de vos questions porteront sur les exposés déjà présentés par des ministères et par NAV CANADA parce qu'on vous a donné des renseignements très trompeurs, qu'il faut rectifier. Je dois le dire. Je suis désolé.

**Le vice-président :** Merci, monsieur Abram. Je suis certain qu'il y a des questions, mais tel que convenu, nous entendrons maintenant Mme Kaity Arsoniadis-Stein, présidente et secrétaire générale de l'International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.

[Français]

**Kaity Arsoniadis-Stein, présidente et secrétaire générale, International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. (ISAC) :** Monsieur le président, je voudrais vous remercier de l'occasion de nous exprimer sur ce projet. J'aimerais également remercier Mme Labonté d'avoir organisé cette rencontre. Ma présentation devrait prendre 15 minutes.

[Traduction]

Je suis présidente et secrétaire générale de l'International Ship-Owners Alliance of Canada. Je suis également administratrice du Centre maritime international, directrice et vice-présidente de la Vancouver Maritime Arbitrators Association et administratrice des Insurance Dispute Resolution Services de la Colombie-Britannique.

Je me présente devant vous aujourd'hui au nom de l'International Ship-Owners Alliance of Canada. Cette organisation représente des armateurs canadiens et internationaux, des gestionnaires et des exploitants de navires qui, collectivement, gèrent une flotte de plus de 500 navires océaniques et emploient plus de 10 000 personnes, personnels navigant et terrestre confondus.

Lorsque la question a été soulevée chez nous, j'ai entrepris de consulter tous nos membres. L'ISAC a décidé de soutenir inconditionnellement le maintien du personnel dans les phares. Pas un seul membre ne s'est opposé au maintien du personnel dans les phares. L'un de nos membres qui exploite une entreprise de remorquage de chalands passant régulièrement par diverses localités côtières de la Colombie-Britannique, de l'État de Washington à l'Alaska, avait ceci à dire :



The issue of lighthouse staffing is a very important subject... with the light stations, they need to get past the issue of the light itself. Of course, lights can be automated, but that isn't the point. With our vast and unpopulated coast, there are so many other features of having sites staffed. Everything from security through weather services makes the staffing worthwhile. We are a coastal nation. We need a human presence "on" our coast.

We formally submitted our letter on August 3, 2010, which I will not read but will provide a brief synopsis. ISAC supports the Conservative government's policy of 2008, "which upholds the retention of light stations, their personnel and their aids to navigation," and supports the resolutions passed unanimously by the Federation of Canadian Municipalities and the Union of B.C. Municipalities, which calls upon:

The Prime Minister to cease all efforts to de-staff light stations and instead commit to maintaining light station staffing levels... to ensure the safety of the working and traveling public and the vibrancy of our growing coastal economy.

As you know, there are 27 light stations on the West Coast, some of which are in isolated areas, inaccessible except by air or sea and, although remote, contain vibrant industries such as forestry, mining, power generation, fishing, aquaculture, tourism and ecotourism, which alone is a \$1.5-billion industry in B.C.

Not only are lightkeepers essential in remote and isolated areas, they are equally as important in larger centres with higher traffic volumes, where safe movement of people and goods is a priority.

I believe we can all agree that automated equipment cannot provide the level of certainty that staff can offer. Mechanical failure can and does occur. Lighthouse keepers provide a number of vital marine safety services to mariners that cannot be duplicated by automated devices. The role of lightkeepers includes providing accurate real-time weather reports, including weather and storm monitoring, marine traffic communications, fishing fleet monitoring, recreational use monitoring, helping mariners with mechanical problems, and search and rescue. Their strategic locations allow for monitoring of drug smuggling, human trafficking and other criminal activities. Also I wish to note the importance of heritage values and the collection of scientific information. I understand that the services are provided to at least nine other agencies and departments of government.

You have also received a letter from Seaspan Corporation, Canada's largest marine transportation company, which also supports the staffing of light stations. Their chairman, Mr. Washington, states as follows:

La dotation en personnel des phares est une question très importante [...] il faut aller au-delà du phare en tant que jeu de navigation. Bien sûr que les phares peuvent être automatisés, mais là n'est pas la question. Vu l'étendue de nos côtes et la faible densité de population, il y a bien d'autres raisons pour doter les phares en personnel; que l'on pense seulement aux conditions météorologiques et à la sécurité. Nous sommes un pays côtier; nous avons besoin d'une présence humaine sur nos côtes.

Nous avons officiellement présenté notre lettre le 3 août 2010; je ne vous la lirai pas, mais je vais vous la résumer. L'ISAC appuie la politique de 2008 du gouvernement conservateur qui consiste à soutenir le maintien des phares, de leur personnel et de leurs aides à la navigation et appuie la résolution adoptée à l'unanimité par la Fédération canadienne des municipalités et l'Union of BC Municipalities, qui demande :

Au premier ministre de cesser toutes les démarches d'automatisation des phares et de s'engager plutôt à y maintenir indéfiniment les niveaux d'effectif afin de garantir la sécurité des travailleurs et des voyageurs et d'assurer le dynamisme et la croissance de l'économie côtière.

Vous savez sans doute que l'on compte 27 phares pourvus de personnel sur la côte ouest, dont certains sont situés dans des régions isolées et accessibles uniquement par la mer ou la voie des airs; l'économie de ces régions compte sur des industries prospères comme l'exploitation forestière, les mines, la production d'électricité, la pêche, l'aquaculture, le tourisme et l'écotourisme qui représente à lui seul une industrie de 1,5 milliard de dollars en Colombie-Britannique.

Les gardiens de phare sont essentiels dans ces régions éloignées et isolées, mais ils le sont également dans les lieux plus habités où la circulation maritime est plus dense et où la sécurité des déplacements des biens et des personnes est de la plus haute importance.

Tous conviendront avec moi qu'un matériel automatisé ne peut offrir la garantie d'un gardien. Les pannes mécaniques et électroniques peuvent se produire et elles finissent par arriver. Les gardiens de phare offrent aux marins toute une gamme de services essentiels que ne peuvent offrir les phares automatisés. Les gardiens de phare produisent des rapports météorologiques exacts et en temps réel et de l'information sur les fronts atmosphériques, aident les marins qui éprouvent des difficultés mécaniques et lancent des opérations de recherche et sauvetage. Grâce à leur situation stratégique, les phares et leurs gardiens permettent la surveillance de la contrebande de stupéfiants ou de trafic d'êtres humains et d'autres activités criminelles. Enfin n'oublions pas la valeur patrimoniale des phares et le fait qu'ils permettent la collecte d'information scientifique. Je crois comprendre que les services sont offerts à au moins neuf autres ministères et organismes.

Vous avez également reçu une lettre de Seaspan Corporation, première société de transport maritime au Canada, qui appuie également la dotation en personnel des phares. Voici ce que dit le président du conseil de Seaspan, M. Washington :



... during a time where our nation is building on Gateways and growing a marine industry for Canada, this is not the time to be dismantling or de-staffing light stations, but rather providing improved infrastructure to benefit our nation's prosperity.

In discussions with the labour unions that supply services to our sector, their message has been clear, that they strongly support the staffing of light stations. I reference letters that were submitted to this committee by the International Longshore and Warehouse Union Local 400, which represents the majority of unlicensed seafarers in B.C. working in companies from Vancouver to Prince Rupert.

Terry Engler, President of the ILWU, states that they are totally opposed to the de-staffing of the remaining light stations. He states:

... the economic growth of Canada and specifically B.C. are directly tied to the growth of the petroleum industry and the public must be assured that this industry is safe and can be done in a way that our environment will be protected. We should be re-staffing light stations and expanding their services to include the housing of marine response clean-up equipment and coordination. Lighthouse keepers would be perfect liaisons between the industry and coastal communities.

Mr. Engler concludes by saying:

... this industry is too important to our country and to my members and we need to build public support for increasing safety and environmental protection and de-staffing of light stations will only harm this industry.

I wish to quote from Richard Goode, Provincial President of the B.C. Ferry and Marine Workers' Union, representing over 4,000 members and one of Canada's largest marine unions. These workers are the people who staff B.C.'s coastal ferry system. Mr. Goode references that the marine trade activity out of B.C. amounts to 70 cents of every dollar generated from Canada's national marine industry. Mr. Goode states:

... for the safety and security of vessels traveling through remote areas or urban areas, staffed light stations are imperative. Not only do our members help to service the transport needs of coastal communities, they live in these areas. A seasoned mariner is well aware of the dramatic and unexpected changes in weather that can affect sailings. If something were to go wrong with the equipment in a non-staffed lighthouse, the conditions would not permit sending someone to fix the problem.

He points out that many countries with large coastlines that have moved away from staffed light stations have had to replace the human presence by adding a strong military component.

In my discussions with various members of the BC Ferry and Marine Workers' Union, I was told that they regularly use weather reports from the staffed stations and they connect our coastal

[...] au moment où le pays met l'accent sur les portes d'entrée et développe son industrie maritime, le moment est plutôt mal choisi pour fermer ou automatiser des phares et les priver de personnel; il faudrait plutôt renforcer l'infrastructure afin de favoriser la prospérité nationale.

Au cours des entretiens que nous avons eus avec les syndicats associés à notre secteur, un solide appui à la dotation en personnel des phares a été exprimé très clairement. Je vous renvoie aux lettres envoyées à ce comité par l'International Longshoremen's and Warehousemen's Union, section 400, qui représente la majorité des marins non brevetés de la Colombie-Britannique, lesquels travaillent dans des sociétés situées de Vancouver à Prince Rupert.

Le président de l'ILWU, Tony Engler, dit que les membres sont farouchement opposés à l'automatisation des phares qui restent :

[...] la croissance économique du Canada et en particulier de la Colombie-Britannique est directement liée à la croissance de l'industrie pétrolière, et le public doit être assuré que l'industrie est sûre et peut mener ses activités d'une manière qui garantit la protection de notre environnement. Nous devrions en fait réaffecter du personnel dans des phares et élargir leur mandat de manière à permettre l'entreposage de matériel d'intervention et de dépollution et la coordination des activités. Les gardiens de phare sont tout indiqués pour assurer la liaison entre l'industrie et les collectivités côtières.

M. Engler conclut en ces termes :

[...] cette industrie est trop importante pour notre pays et pour mes membres; nous devrions mobiliser l'opinion publique en améliorant la sécurité et la protection de l'environnement; l'automatisation des phares nuira à l'industrie.

Je vais maintenant vous citer M. Richard Goode, président provincial de la BC Ferry and Marine Workers' Union, qui représente plus de 4 000 membres et l'un des principaux syndicats de marins du Canada. Ces travailleurs sont ceux-là mêmes qui font marcher le réseau de traversiers de la province. M. Goode souligne que l'activité maritime de la Colombie-Britannique représente 70 p. 100 des revenus de l'industrie maritime canadienne.

[...] les phares pourvus en personnel sont absolument indispensables à la sécurité des bateaux qui naviguent dans les régions éloignées aussi bien que dans les zones urbanisées. Nos membres contribuent à répondre aux besoins de transport des collectivités côtières et ils y vivent. Un marin d'expérience est très conscient des changements spectaculaires et inattendus des conditions météorologiques qui peuvent peser sur la navigation. En cas de panne dans un phare automatisé, les conditions météorologiques ne permettent pas toujours d'envoyer une équipe de réparation.

Il fait remarquer que bon nombre de pays aux longs littoraux qui ont délaissé les phares avec gardiens ont dû compenser cette perte en augmentant considérablement la présence de militaires.

Dans le cadre de mes discussions avec des membres de la BC Ferry and Marine Workers' Union, j'ai appris qu'ils utilisent régulièrement les rapports météo produits par les phares gardés,

communities on our marine highways. The ferry service is the lifeline of coastal communities and commerce that is largely connected by waterways rather than by roads. It is common practice for them to establish a human observer on the bow of a vessel when crossing in conditions of limited visibility; at the same time they are sounding their foghorn at regular intervals. These vessels are equipped with state-of-the-art technology, but this "backup" practice nevertheless continues according to maritime regulation.

I wish to focus on the importance of the environment and Canada's environmental legislation. In 2005, criminal strict liability was introduced into our legislation for ship source pollution. In 2009, the Environmental Enforcement Act provided for a robust enforcement regime, including fines on a strict liability basis of up to \$12 million a day. While our industry supports robust environmental legislation, it is absolutely essential that spill response occurs rapidly to ensure, first and foremost, protection of the environment, as well as to attempt to avoid criminalization and astronomical fines. Therefore, expediency is of critical importance, given that each day the pollution remains in the water it is classed as a new offence, a new penalty, and a new fine.

In 1989, Carmanah lighthouse was the first reporting station of oil from the Nestucca spill. This early warning gave agencies at least a three-day start on the clean-up process. Rapid response cannot be underestimated. With a continual increase in marine traffic, marine environmental monitoring is more important than ever.

Furthermore, it would be a welcome initiative to house oil spill response equipment with light stations that are strategically located along our extensive coastline. The *Vancouver Sun* article of November 27, 2010, which I have attached, is extremely disturbing. It states:

... the Coast Guard lacks the training, equipment and management systems to fulfill its duties to respond to offshore pollution incidents such as oil spills, an internal audit reveals.

While Transport Canada is the lead federal agency responsible for Canada's Marine Oil Spill Preparedness and Response regime, DFO, namely the Canadian Coast Guard, is responsible for managing responses to ship-source oil spills and for ensuring that the response is appropriate. The Canadian regime is built on the principle of cascading resources: response organizations, Coast Guard and international aid.

With these current results of this audit, it would seem sensible to enhance the current regime of lightkeepers to build on a gross weakness within the Coast Guard, a weakness which, given our robust enforcement regime, is absolutely unacceptable.

qui sont les liens entre les collectivités côtières sur les routes maritimes. Le service de traversiers est le fil conducteur des localités côtières et des activités commerciales qui sont en grande partie reliées par la voie des eaux, plutôt que par des routes. C'est une pratique courante de poster une vigie à la proue quand le bâtiment fait une traversée par mauvaise visibilité, tout en laissant entendre la corne de brume à intervalles réguliers. Tous ces bâtiments sont équipés des dernières technologies, mais cette pratique de secours est néanmoins maintenue, conformément au règlement sur la navigation.

Je tiens aujourd'hui à faire ressortir l'importance de l'environnement et des lois environnementales canadiennes. En 2005, il a été instauré le principe de la responsabilité criminelle stricte dans le cas de pollution provenant d'un navire. En 2009, la loi sur l'application en matière d'environnement mettait en place un solide régime comportant des amendes pouvant atteindre 12 millions de dollars par jour. Notre industrie appuie des lois environnementales rigoureuses, mais il est absolument essentiel que, en cas de déversement, les interventions se fassent rapidement, de manière à garantir, par-dessus tout, la protection de l'environnement et aussi à éviter d'être tenu criminellement responsable et de payer des amendes pharamineuses. La rapidité est donc de la plus haute importance, car, pour chaque jour pendant lequel le produit polluant demeure dans l'eau, une nouvelle infraction est notée et il y a une nouvelle amende.

En 1989, le phare de Carmanah a été le premier poste à signaler la présence de pétrole provenant de la barge Nestucca. Cet avertissement précoce a permis aux organismes de commencer les opérations de nettoyage au moins trois jours plus tôt. On ne saurait sous-estimer l'importance d'une intervention rapide. Vu l'augmentation constante de la circulation maritime, la surveillance de l'environnement est plus importante que jamais.

À ce propos, il serait judicieux de garder des équipements d'intervention en cas de déversement dans les phares qui sont situés en des endroits stratégiques le long de notre littoral. L'article du *Vancouver Sun* du 27 novembre 2010, que je vous ai remis, est on ne peut plus inquiétant. On peut y lire que :

[...] la Garde côtière ne dispose ni de la formation, ni du matériel, ni des systèmes de gestion requis pour s'acquitter de ses fonctions en matière d'intervention dans le cas d'incidents comme des déversements d'hydrocarbures, selon une vérification interne.

Transports Canada est l'organisme fédéral responsable en vertu du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, mais il appartient au MPO, plus particulièrement à la Garde côtière canadienne, de diriger les interventions en cas de déversements provenant de navires et de veiller à ce que l'intervention corresponde aux besoins. Le régime canadien repose sur le principe de l'escalade des ressources : les organisations d'intervention, la Garde côtière et l'aide internationale.

Compte tenu des conclusions de cette vérification, il semblerait logique de vouloir améliorer le système des gardiens de phare et ainsi de corriger une grave lacune de la Garde côtière, une lacune tout à fait inacceptable compte tenu de la solidité de notre régime d'application des lois.



With government investments of over \$2.5 billion for the Pacific Gateway and further investments for Atlantic corridors to facilitate trade through our ports, it is important that measures are taken to strengthen the infrastructure, recognizing the need to be environmentally responsible while remaining competitive in the global marketplace. In 2009 in Port Metro Vancouver alone, \$75.2 billion worth of cargo was handled; \$10.5 billion contributed directly into Canada's GDP, along with \$22 billion in economic output. Also of note was the \$1.2 billion that was paid in tax revenues to the three levels of government.

Briefly, I would like to mention that, as you probably already know, on the West Coast there is an aggressive environmental movement to ban tanker traffic. In fact, today a delegation called on the federal government to ban oil tankers and called on government to legislate a ban. I am not sure if you saw it, but I have the news clipping as well. This is of great concern as there are numerous measures we could instigate to bring comfort to communities before we get to the discussion of banning; for example, additional escort tugs, increased pilots, specified sea lanes, and retention of coastal watch by staffed light stations.

In addition to this movement, DFO has embarked on a DFO marine spatial planning of 88,000 square kilometres of coastline from Campbell River to Prince Rupert where most light stations are located. This initiative, the Pacific North Coast Integrated Management Area, PNCIMA — and I sit on the advisory committee — will undoubtedly result in the marking of sea lanes for vessel traffic. Lightkeepers could assist in the monitoring of traffic given the strategic placement of these lighthouses. Given that these structures already exist, given that the lightkeepers have extensive experience in coastal watch, enhancing their service to bring comfort to communities that are opposed to tankers in their waters would seem very logical and cost-effective.

An interesting point is the mandatory requirement for all air traffic to report their positions to a control centre while marine vessel traffic reporting is only voluntary. Lightkeepers' duties could be amended and enhanced to monitor traffic as it transits and report to Vessel Traffic Centre.

Again, electronic equipment can and does fail, and therefore retention of staff on light stations adds a valuable resource. Every effort is made by our industry to ensure the building in of redundancy measures in case of failure, and there is a continual effort to ensure backup systems are in place for any anticipated incident.

I want to reference INTERTANKO. INTERTANKO is the International Association of Independent Tanker Owners, is not for profit, was established in 1970, and they are the voice of independent tanker owners. They represent more than 75 per cent of the global independent tanker fleet. Their primary goal at this

Avec des investissements gouvernementaux de plus de 2,5 milliards de dollars pour la Porte d'entrée du Pacifique et les autres sommes consacrées aux corridors commerciaux de l'Atlantique, destinés à faciliter le commerce et la production de nos ports, il est important de prendre des mesures pour renforcer l'infrastructure, compte tenu de la nécessité de faire preuve de conscience environnementale tout en demeurant concurrentiels à l'échelle mondiale. En 2009, dans le seul Port Metro Vancouver, il a été manutentionné des marchandises d'une valeur de 75,2 milliards de dollars, 10,5 milliards de dollars ont été ajoutés directement au PIB national et 22 milliards de dollars de production économique ont été générés. Il ne faut pas oublier également le montant de 1,2 milliard de dollars en recettes fiscales qui a été versé aux trois ordres de gouvernement.

Brièvement, mais vous le savez probablement déjà, il existe sur la côte ouest un vigoureux mouvement visant à interdire la circulation des pétroliers. De fait, aujourd'hui même, une délégation a demandé au gouvernement fédéral d'interdire les pétroliers et d'adopter une loi en ce sens. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais j'ai également les coupures de presse pertinentes. C'est très inquiétant, car il existe de nombreuses mesures que nous pourrions prendre pour rassurer les collectivités avant d'en arriver à parler d'interdiction. On peut citer, entre autres, l'ajout de remorqueurs escorteurs, l'augmentation du nombre de pilotes, l'imposition de voies de navigation précises et la collaboration de vigies côtières dans les phares.

Par ailleurs, le MPO a entrepris de créer une zone marine comptant 88 000 kilomètres de littoral dans laquelle se trouvent la plupart des phares, de Campbell River à Prince Rupert, dans le cadre de la Zone de gestion intégrée de la côte nord du Pacifique, la ZGICNP. Cette initiative, pour laquelle je siège au sein du comité consultatif, aboutira assurément à la détermination de voies de navigation pour la circulation maritime. Les gardiens de phare pourraient participer à la surveillance de la circulation, compte tenu de l'emplacement stratégique des phares. Étant donné que ces structures existent déjà, que les gardiens sont très expérimentés en matière de surveillance de la côte, l'élargissement de leur mandat dans le but de rassurer les groupes opposés au passage des pétroliers dans leurs eaux semblerait logique et économique.

Il est intéressant de souligner que tous les aéronefs sont tenus de signaler leur position à un centre de contrôle, mais que cela est facultatif pour les navires. On pourrait élargir les fonctions des gardiens de phare afin qu'ils surveillent la circulation de passage et fassent rapport à un centre de contrôle de la circulation maritime.

Je vous le rappelle, les équipements électroniques finissent par tomber en panne et c'est là que les gardiens de phare prennent encore plus de valeur. Dans notre secteur, nous faisons ce que nous pouvons pour intégrer des systèmes redondants, en cas de panne, et nous nous dotons de systèmes de secours pour pratiquement tous les incidents imaginables.

J'aimerais signaler INTERTANKO. Cette association internationale sans but lucratif a été créée en 1970 pour représenter les propriétaires de pétroliers indépendants. Elle représente plus de 75 p. 100 de la flotte mondiale des propriétaires de pétroliers indépendants. Son principal objectif à



global level is to lead the continuous improvement of the tanker industry's performance, striving to achieve goals of zero fatalities, zero pollution. We can assure you that safe transit without incident is a top priority for our industry. Therefore, we strongly support the retention of staff on light stations.

Another important note is that lightkeepers play a vital role in search and rescue with numerous reports of having saved recreational boaters and commercial and recreational fishermen. When such vessels are adrift, they are normally in commercial shipping lanes, and large vessels require large distances to alter course in order to avoid collision. Therefore, the safe passage of commercial traffic cannot be underestimated. As mentioned above, we need to get past the issue of the light itself. A light alone does not a light station make.

If I can leave you with one request, it would be to bring this long-standing issue that has spanned decades to a close and simply retain staffing on light stations as per our Conservative government's policy. I am sure you can appreciate that this issue has cost our industry significant amounts with respect to consultation. I can only imagine the cost generated through governments for this process. I also understand that Coast Guard officials have been designated over the years solely for the purpose of carrying out the task of de-staffing. The cost to our industry and the taxpayer has been enormous and every effort should be made to bring this issue to a close.

Lightkeepers' job descriptions should be expanded in order to officially recognize and support the important role they play in marine safety, environmental monitoring, communications and search and rescue, and they should be equipped and trained to carry out these essential duties.

*[Translation]*

Rather than looking for better reasons to get rid of lighthouse keepers, we should endeavour to find ways of maximizing their role.

*[English]*

In closing I want to thank this committee for conducting this sophisticated review which took this committee to both coasts of Canada in order to ensure consideration of the views of the coastal communities, which have made it clear that they want staff retained on light stations to provide safety services. This committee also took time to consider the diverse activities in the area, as well as the commerce that significantly contributes to Canada's wealth. We must ensure that the full scope of the issue is understood, particularly during this era of heightened environmental awareness and interest in ecological stewardship.

ce niveau mondial consiste à mener l'amélioration continue du rendement de l'industrie des pétroliers, en s'efforçant qu'il n'y ait aucune perte de vie et aucune pollution. Nous pouvons vous assurer que le passage en toute sécurité et sans incident est une grande priorité de notre industrie. Nous appuyons donc fortement le maintien de gardiens dans les phares.

Les gardiens de phare jouent également un rôle crucial en matière de recherche et sauvetage; combien de plaisanciers, de marins et de pêcheurs sportifs ont eu la vie sauve grâce à des gardiens de phare? Lorsque de petites embarcations sont en panne, elles se trouvent habituellement dans des chenaux de navigation; or, pour changer de cap franchement et éviter l'abordage, un grand bateau a besoin d'une grande distance; la sécurité de la circulation commerciale est donc de la plus haute importance. Comme je l'ai dit précédemment, il faut aller au-delà du simple feu; un phare avec son gardien est bien plus qu'un simple feu pour la navigation.

Si je ne vous présente qu'une demande aujourd'hui, ce serait de mettre définitivement un terme à ce débat, qui dure depuis des décennies, et de décréter le maintien du personnel des phares, conformément à la politique du gouvernement conservateur. Vous savez aussi bien que moi que cette question a déjà coûté très cher à notre industrie, ne serait-ce que pour mener les consultations. J'ose à peine imaginer les dépenses engendrées par le processus de consultation pour tous les ordres de gouvernement. Je crois également comprendre que des cadres de la Garde côtière ont été désignés, au cours des années, et chargés exclusivement de procéder à l'automatisation des phares. L'industrie et les contribuables canadiens ont déjà assez payé; que l'on s'emploie maintenant à mettre un terme à ce débat.

Il faudrait élargir les descriptions de travail des gardiens de phare afin de reconnaître ouvertement et de soutenir le rôle important qu'ils jouent en matière de sécurité maritime, de surveillance de l'environnement, de communications et de recherche et sauvetage; il faudrait également leur fournir du matériel approprié et la formation qui leur permettront de s'acquitter de ces fonctions essentielles.

*[Français]*

Plutôt que de trouver de meilleures raisons de se défaire des gardiens de phare, nous devrions trouver de meilleures façons de maximiser leur utilité.

*[Traduction]*

En terminant, je tiens à vous remercier d'avoir organisé cet examen approfondi qui aura amené le comité sur les côtes est et ouest du pays dans le but d'entendre les points de vue des collectivités côtières qui ont exprimé clairement leur désir de conserver les gardiens de phare pour des questions de sécurité. Le comité a également pris le temps de tenir compte des différentes activités menées dans la région et du commerce qui contribue largement à la richesse nationale. Nous devons veiller à faire comprendre l'ensemble du dossier, surtout en cette époque de conscience environnementale accrue et d'intérêt pour la gérance environnementale.

It is not just about the light.

**Senator Poy:** Thank you both for your presentations.

At the moment, where the light stations have been replaced by a light on a stick, who is responsible for reporting oil spills?

**Mr. Abram:** Right now, the fact that a number of light stations have been de-staffed is, in my opinion, very unfortunate. Those stations did contribute to all of these other services that we have talked about. There really is no monitoring at those sites at this particular time.

With regard to the Lower Mainland of B.C., the Vancouver area, in the last round of de-staffing which ended in 1998, a number of the stations that are right around Vancouver Harbour and on the opposite side of the Georgia Strait, around the bottom of Vancouver Island, were de-staffed. It is unfortunate because that is one of the areas with the majority of traffic. Any reduction in reporting time will be considered catastrophic with the tidal action, the wind action and the storm action that happens in those areas. I just received a message from home last night. They have had winds up to 60 knots, which are more than 60 miles per hour in the area for the last two days, with big tides. The tides have been over 16 feet with the tide change. That oil can go phenomenal distances in a short time.

Without quick response, I think we will see some possible disasters if anything happens.

**Senator Poy:** Are you saying that right now no one is responsible in areas where the lightkeepers have been replaced?

**Mr. Abram:** It would basically be up to the traveling public, the commercial traffic, possibly vessels that are tasked like DFO or Coast Guard vessels that might be out there. It would also be up to the actual tanker, the vessel itself, to report immediately. However, in some cases accidents happen and people try to deal with the situation immediately and lightkeepers have done that.

**Ms. Arsoniadis-Stein:** To supplement what Mr. Abram said, in such a case we are dealing with a distress situation, so it has been evident there has been an accident, a collision, possibly the electronics on the vessel have failed, so it could be that the vessel cannot actually call in to report. It would be in this type of situation.

**Senator Poy:** Both of you have, in your presentations, mentioned all the other responsibilities of the lightkeepers aside from just providing light. What kind of training do the existing lightkeepers have? Mr. Abram, I believe you have been one. Did you have special training to do search and rescue, and reporting weather and salinity of water?

**Mr. Abram:** Yes, that is correct, we did. The Coast Guard used to have a very vigorous training program for each of the different responsibilities. As far as weather reporting, the transcript from the Atmospheric Environment Service talks about how the lightkeepers are not trained. NAV CANADA talks about how they are not trained. However, they all received training in aviation weather reporting under World Meteorological Organization rules and they had trainers come out to the stations and live with

Il ne s'agit pas simplement d'un feu pour la navigation.

**Le sénateur Poy :** Merci tous les deux pour vos exposés.

À l'heure actuelle, là où les phares ont été remplacés par un feu, qui est chargé de signaler les déversements de pétrole?

**M. Abram :** Actuellement, le fait que certains phares n'ont plus de gardien est très malheureux, à mon avis. Ces phares contribuaient à tous les autres services que nous avons évoqués. Il n'y a en réalité aucune surveillance à ces endroits actuellement.

En ce qui concerne le Lower Mainland, la région de Vancouver, lors de la dernière phase d'automatisation, qui s'est terminée en 1998, certains des phares qui se trouvent près du port de Vancouver et de l'autre côté du détroit de Géorgie, vers le bas de l'île de Vancouver, ont été automatisés. C'est malheureux parce que c'est l'une des régions où se concentre la plus grande partie de la navigation. Un signalement moins rapide sera catastrophique avec l'action des marées, du vent et des tempêtes, qui sont fréquentes dans ces régions. J'ai justement reçu un message de chez moi hier soir. Il y a eu des vents de face de 60 nœuds, soit plus de 60 milles à l'heure dans la région depuis deux jours et de grosses marées. Les marées dépassaient 16 pieds. Le pétrole peut franchir des distances incroyables en très peu de temps.

Sans un signalement rapide, je pense qu'il pourrait y avoir des catastrophes.

**Le sénateur Poy :** Personne n'est responsable actuellement dans les régions où les gardiens de phare ont été remplacés?

**M. Abram :** Ce serait essentiellement les plaisanciers, les navires commerciaux, peut-être les navires du MPO ou de la Garde côtière qui se trouveraient dans la région. Il reviendrait aussi au pétrolier de signaler lui-même le déversement immédiatement. Mais dans certains cas, il y a des accidents et les gens essaient de régler le problème immédiatement, et c'est ce que faisaient les gardiens de phare.

**Mme Arsoniadis-Stein :** J'ajouterais à la réponse de M. Abram qu'il peut s'agir d'une situation de détresse. Il est évident qu'il y a eu un accident, une collision, le matériel électronique du navire est peut-être en panne, mais le navire ne peut pas appeler pour signaler le problème. Ce serait ce genre de situation.

**Le sénateur Poy :** Vous avez décrit tous les deux dans vos exposés les autres responsabilités des gardiens de phare en plus d'assurer le fonctionnement du phare. Quelle est la formation des gardiens de phare actuels? Monsieur Abram, je pense que vous avez été gardien. Aviez-vous reçu une formation spéciale pour effectuer des opérations de recherche et de sauvetage, pour observer les conditions météorologiques et la salinité de l'eau?

**M. Abram :** Oui. La Garde côtière avait un programme de formation très poussé pour chacune des diverses responsabilités. En ce qui concerne la météo, les témoignages du Service de l'environnement atmosphérique disent que les gardiens ne sont pas formés. NAV CANADA dit qu'ils ne sont pas formés. Mais les gardiens ont tous reçu une formation en observation météorologique pour l'aviation en vertu des règles de l'Organisation météorologique mondiale. Des moniteurs sont



us for around 10 days; live 24 hours a day, in and out of the house, no matter what was going on, to see a different type of cloud, or to see a different type of weather situation. These were all skilled people who taught us how to do weather reports.

We are all trained in first aid, boating safety and the use of a station boat for assistance to search and rescue. All of those training programs used to take place. They have been gradually eliminated by the Coast Guard since 1998 because the Coast Guard did not want to see any more positive activity happen at a light station because it gave justification for that station to stay staffed. That is very sad to say, but that is the way it has been.

**Senator Poy:** When you first became a lightkeeper, was there a requirement for a certain level of education?

**Mr. Abram:** I am not sure about the actual education level.

**Senator Poy:** How were people chosen to be lightkeepers?

**Mr. Abram:** There are ads put out that they were accepting applications at the Canadian Coast Guard office in Victoria, and they would do interviews and compile a list of 20 people they felt were suitable candidates. This was after a rigorous interview process, where you went through a whole hiring committee type situation and you were interviewed by different people. You had to be sort of a Jack or Gill of all trades. You had to be able to deal with diesel mechanics, regular gas mechanics, carpentry; all of those types of things in order to be able to even be considered. You also had to pass what the Coast Guard called psychological testing to see if you would be suitable for living in isolation, which is very difficult sometimes, when two families are plunked down in the middle of nowhere and expected to live together in peace and harmony. That sometimes works and sometimes it does not.

That list of 20 people was developed and then throughout the year, as positions became available, the top person on the list would be offered the position and if they wanted that particular station they would take it. If they did not they would stay on the list and they would go to the next person.

The hiring was also done internally between the lightkeepers. If one lightkeeper wanted to move from station X to station Y, then they would put in their application also. It was a regular federal government competition process.

**Senator Poy:** Would they hire single people or would they want to hire people who are married and have a family? It is kind of lonely to be on your own.

**Mr. Abram:** When I started it was always families, and it was not until later, when they started getting to the point where they were having fewer and fewer people apply because of the pall of possible de-staffing, they started accepting application from single people and they have a number of people working now who are single who move around to different stations. It seems to work okay, but the thing that people do not seem to realize is that on a two-person station, if there are two families, two people are being paid, but there are at least four people who are actually doing the

work in the lighthouses and have lived with us for a dozen years. They were there day and night, in the lighthouse and outside, no matter what time of day, to observe different types of weather situations or different meteorological situations. They were qualified people who taught us how to do meteorological observations.

Nous avons tous une formation en premiers soins, en sécurité nautique et en ce qui concerne l'utilisation d'une embarcation du phare pour effectuer des opérations de recherche et de sauvetage. Tous ces programmes de formation étaient en place. Ils ont été éliminés graduellement par la Garde côtière depuis 1998 parce que la Garde côtière ne voulait plus d'activité positive dans un phare puisque cela justifiait le maintien des gardiens. C'est très triste à dire, mais c'est ce qui s'est passé.

**Le sénateur Poy :** Quand vous êtes devenu gardien de phare, exigeait-on un certain niveau d'études?

**M. Abram :** Je ne me souviens plus du niveau qui était demandé.

**Le sénateur Poy :** Comment les gens étaient-ils choisis pour devenir gardiens de phare?

**M. Abram :** Il y avait des annonces indiquant qu'ils acceptaient des candidatures au bureau de la Garde côtière canadienne à Victoria. Il y avait des entrevues et ils établissaient une liste de 20 personnes qu'ils considéraient comme de bons candidats. Il y avait un processus d'entrevue rigoureux, devant un comité, et des questions étaient posées par différentes personnes. Il fallait être touche-à-tout. Il fallait pouvoir faire de la mécanique diesel, de la mécanique à essence, de la menuiserie, toutes sortes de métiers pour pouvoir être considéré. Il fallait aussi passer ce que la Garde côtière appelait un test psychologique pour voir si l'on pouvait vivre dans un lieu isolé, ce qui est parfois très difficile, quand deux familles vont s'installer au milieu de nulle part et doivent vivre ensemble, dans la paix et l'harmonie. Cela fonctionne parfois, mais pas toujours.

Cette liste de 20 personnes était établie, puis, tout au long de l'année, à mesure que des postes se libéraient, la première personne sur la liste se faisait offrir le poste et si elle acceptait d'aller au phare en question, elle prenait le poste. Sinon, elle restait sur la liste et le poste était proposé au suivant sur la liste.

Il y avait aussi des mutations à l'interne entre les gardiens de phare. Quand un gardien voulait aller du phare X au phare Y, il présentait sa demande. Il y avait un concours normal du gouvernement fédéral.

**Le sénateur Poy :** Embauchaient-ils des célibataires ou voulaient-ils des gens mariés, avec une famille? On peut souffrir de solitude quand on vit seul.

**M. Abram :** Quand j'ai commencé, c'était toujours des familles. Ce n'est que plus tard, quand ils ont commencé à avoir de moins en moins de candidats, parce qu'il était question d'une éventuelle automatisation des phares, qu'ils ont commencé à accepter des candidatures de célibataires, et il y a actuellement quelques gardiens célibataires qui se déplacent d'un phare à l'autre. Cela semble bien fonctionner, mais ce que les gens n'ont pas semblé voir, c'est que dans un phare à deux gardiens, s'il y a deux familles, deux personnes sont payées, mais au moins quatre font le travail, et



job and then there are kids. The kids, believe me, my daughter alone has saved a number of people by seeing them fall in the water and reporting them immediately to me or my wife. This is a situation where many people are employed for very little money and they do a 24/7 job, 365 days a year.

**Senator Runciman:** Were you a lightkeeper when you ran for municipal office?

**Mr. Abram:** I was a lightkeeper in 1978. I ran for municipal office in 1988, so yes, I was.

**Senator Runciman:** Were you posted in one of the more remote locations?

**Mr. Abram:** No, it was not until I moved to Cape Mudge light station on Quadra Island that I was able to do that. I moved to Cape Mudge in 1985, which was when the Coast Guard came up with its first program to de-staff. We fought that for two years successfully; however, we did lose a few stations. That is when I was approached by the community to run for office, which I did.

**Senator Runciman:** You said you lost a few stations and there were 27 currently operating. How many were automated?

**Mr. Abram:** When I started in 1978, there were 43 stations. At the time I was hired, I believe there were eight that were already under way to be de-staffed and decommissioned. That was already a done deal when I first started working for Coast Guard.

Then, in 1985 and 1987, there were 35, so it would have been eight stations. None of them were de-staffed at that time. In 1990-91 they tried to de-staff again and none were lost, and then in 1994 to 1998 they embarked on all 35 of them and they took 8 immediately, just gone, so now we are done to 27 stations.

**Senator Runciman:** What was the rationale for dealing with them piecemeal rather than all as one package?

**Mr. Abram:** Each time, the Coast Guard bureaucrats would go to the minister with the proposal to do all of them, on both coasts. Each time the user public would come back and say, "I am sorry; we cannot do without them." In the few cases where they did lose stations, they were lost for different reasons.

**Senator Runciman:** You referenced the Coast Guard bureaucracy driving this over the decades, but then you also said that having manned stations is the most cost-effective method. Why is the Coast Guard driving this if what you are suggesting is the most cost-effective method?

**Mr. Abram:** Would you like an honest answer?

**Senator Runciman:** Sure. That is the only one I would want.

**Mr. Abram:** They have been driving this program forever because it is the easiest for them to try to pick off because of what has happened in other countries, because of what has happened in the Atlantic provinces. It is, according to them, kind of an easy target, and they would like to use that money elsewhere in their

il y a les enfants. Croyez-moi, ma fille a sauvé de nombreuses vies en voyant des gens tomber à l'eau et en le signalant immédiatement à ma femme ou à moi-même. C'est une situation où de nombreuses personnes travaillent pour un très faible salaire, 24 heures par jours, 7 jours par semaine et 365 jours par année.

**Le sénateur Runciman :** Étiez-vous gardien de phare lorsque vous avez été candidat aux élections municipales?

**M. Abram :** J'étais gardien de phare dès 1978. J'ai été candidat aux élections municipales en 1988, alors la réponse est oui.

**Le sénateur Runciman :** Occupez-vous un poste dans un phare éloigné?

**M. Abram :** Non, je n'ai pas pu le faire avant d'aller au phare de Cape Mudge sur l'île Quadra. Je suis déménagé à Cape Mudge en 1985, au moment où la Garde côtière est arrivée avec son premier programme d'automatisation. Nous avons lutté pendant deux ans et nous avons eu gain de cause; mais nous avons perdu quelques phares. C'est à cette époque qu'on m'a demandé de me lancer dans l'arène municipale, ce que j'ai fait.

**Le sénateur Runciman :** Vous dites que vous avez perdu quelques phares et il y en a 27 actuellement. Combien ont été automatisés?

**M. Abram :** Quand j'ai débuté en 1978, il y avait 43 phares. Quand j'ai été embauché, je crois que huit devaient déjà être automatisés et abandonnés. C'était déjà prévu quand j'ai commencé à travailler pour la Garde côtière.

Puis, en 1985 et en 1987, il y en avait 35, soit 8 phares de moins. Aucun d'eux n'a été automatisé à l'époque. En 1990-1991, ils ont tenté l'automatisation à nouveau et aucun phare n'a été perdu, puis de 1994 à 1998, ils se sont attaqués aux 35 et en ont abandonné 8 immédiatement, de sorte qu'il y a maintenant 27 phares.

**Le sénateur Runciman :** Quel était le raisonnement pour procéder par étape au lieu de tout faire en bloc?

**M. Abram :** Chaque fois, les bureaucrates de la Garde côtière ont proposé au ministre de tout faire en même temps, sur les deux côtes. Chaque fois, les utilisateurs ont dit qu'ils ne pouvaient pas se passer des phares. Pour les quelques cas où des phares ont été perdus, les raisons varient.

**Le sénateur Runciman :** Vous affirmez que les bureaucrates de la Garde côtière ont mené cette action depuis des décennies, mais vous dites également que les phares dotés de gardiens sont la méthode la plus rentable. Pourquoi la Garde côtière mène-t-elle cette action si vous pensez que c'est la méthode la plus efficace par rapport aux coûts?

**M. Abram :** Vous voulez une réponse franche?

**Le sénateur Runciman :** Évidemment. Je n'en veux pas d'autre.

**M. Abram :** Ils poursuivent ce programme depuis des lustres parce que c'est ce qui leur paraît le plus facile à éliminer vu ce qui s'est passé dans d'autres pays et dans les provinces de l'Atlantique. D'après eux, c'est une proie facile et ils aimeraient utiliser cet argent ailleurs dans leur budget. Chaque fois qu'ils ont

budget. Each time they have de-staffed, they have not saved any money, first, but every time they de-staffed, there has been more administrative staff and less operational staff afterwards.

I would have to assume that this was sort of a shuffling of dollars received by the Coast Guard for their budget and it was now going more to the administration than to the operations. We see that with the radio stations and the Coast Guard rescue stations. It is the same situation.

**Senator Runciman:** I will not be on this committee when it makes its final recommendations, but I think what you should perhaps propose as an addition to your recommendation to retain these currently manned sites the suggestion that the committee consider re-manning some of these vulnerable sites that you consider pose a real hazard to shipping traffic and safety.

**Mr. Abram:** We would love to see that happen. We have mentioned it a number of times. I think the committee heard on their fact-finding mission from a number of users that they would like to see the same thing. They named a few specific stations. Right now, I think the public and the local governments like myself feel that we are basically under siege and it is kind of a difficult position to come back and say we not only want to keep but increase. I totally agree with you. There are a few that should absolutely be re-staffed.

**Senator Watt:** When you mention that 27 lighthouses are still very much in operation, I would imagine you have people there earning wages.

**Mr. Abram:** Absolutely. The lightkeepers are the lowest paid public servants in Canada. I know the minister and others have said that this would be done by attrition and that lightkeepers would be found jobs elsewhere. There are no other jobs that you can slide a lightkeeper into. I know this for a fact because when they got rid of me 23 days before my actual twenty-fifth year of retirement, my choice was to slide into some other job, a lateral transfer, and there was no other job in Canada that was of my pay scale and you cannot go up in pay scale in a lateral transfer. It is very disheartening for lightkeepers when they are being paid an average of \$35,000 to \$40,000 a year.

**Senator Watt:** In addition to not knowing what will happen to them.

**Mr. Abram:** Yes. They never know what their future will be, and they are continually enhancing their services voluntarily and continually being told by their employer that they are worthless. This is just not the way you treat people.

**Senator Watt:** Of those 27 remaining lighthouse, are they mainly in British Columbia?

**Mr. Abram:** There are 27 in British Columbia and 23 in Newfoundland.

**Senator Watt:** Is the situation pretty well the same in Newfoundland?

**Mr. Abram:** There are certainly regional differences; there always have been.

automatisé les phares, ils n'ont rien économisé du tout et, en plus, chaque fois, il y a eu ensuite plus de personnel administratif et moins de personnel opérationnel.

Je suppose qu'ils déplacent les dollars obtenus par la Garde côtière pour leur budget et mettent davantage l'accent sur l'administration que sur les opérations. On le constate pour les stations radio et les stations de recherche-sauvetage de la Garde côtière. La situation est identique.

**Le sénateur Runciman :** Je ne participerai plus aux travaux de ce comité lorsqu'il fera ses recommandations finales, mais je pense que vous devriez peut-être suggérer, en plus de la recommandation de maintenir les phares où il y a des gardiens actuellement, que l'on rétablisse les gardiens dans certains de ces phares vulnérables qui, selon vous, présentent un réel danger pour la navigation et la sécurité maritime.

**M. Abram :** Nous en serions ravis. Nous l'avons mentionné à quelques reprises. Je pense que, dans sa mission d'étude, le comité a entendu plusieurs utilisateurs affirmer qu'ils voudraient la même chose. Ils ont désigné quelques phares. À l'heure actuelle, le public et les administrations locales comme la mienne ont l'impression de vivre un siège et il est assez difficile de revenir à la charge et de dire que nous voulons non seulement garder les gardiens, mais aussi les augmenter. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Il y en a quelques-uns où il faudrait absolument remettre des gardiens.

**Le sénateur Watt :** Quand vous dites que 27 phares fonctionnent encore, j'imagine qu'il y a dans ces phares des gardiens rémunérés.

**M. Abram :** Absolument. Les gardiens de phare sont les fonctionnaires les plus mal payés au Canada. Je sais que le ministre et d'autres ont affirmé qu'il y aurait une attrition et que les gardiens de phare se trouveraient du travail ailleurs. On ne peut pas placer un gardien de phare dans un autre poste. Je le sais par expérience, parce que, lorsqu'ils se sont débarrassés de moi 23 jours avant mes 25 ans de service, j'avais le choix d'accepter une mutation latérale, mais il n'y avait pas d'autre emploi au Canada dans mon échelle salariale et on ne peut pas monter dans l'échelle salariale quand on accepte une mutation latérale. C'est très décourageant pour les gardiens de phare, quand ils sont payés en moyenne de 35 000 \$ à 40 000 \$ par année.

**Le sénateur Watt :** En plus de ne pas savoir ce qui les attend.

**M. Abram :** Oui. Ils ne savent jamais quel sera leur avenir et ils améliorent continuellement les services, de leur propre chef, tout en se faisant dire par leur employeur qu'ils sont inutiles. Ce n'est pas ainsi qu'on doit traiter les gens.

**Le sénateur Watt :** Les 27 phares qui restent se trouvent-ils principalement en Colombie-Britannique?

**M. Abram :** Il y en a 27 en Colombie-Britannique et 23 à Terre-Neuve.

**Le sénateur Watt :** La situation est-elle semblable à Terre-Neuve?

**M. Abram :** Il y a des différences régionales; il y en a toujours eu.



**Senator Watt:** However, staff are there earning wages the same as in British Columbia?

**Mr. Abram:** Yes, they are being paid. Like I said, there are regional differences in what services are delivered, the type of traffic. In Newfoundland there is less air traffic, aviation in the way of float plane and helicopter, but more tanker traffic. There are over 20,000 tanker transits in Canada — 17,000 of them are in Newfoundland, 3,000 are in B.C. There is a shift there. B.C. is loaded with float plane and helicopter traffic but has fewer tankers.

The important point to note here is that the Conservative policy to keep staff on light stations is a national policy. It is not regional. It is a national policy and all of the light stations are treated identically. Hopefully this process will bring that out and the Conservative government will agree to reaffirm its policy and keep all staff on all light stations on both coasts.

**The Deputy Chair:** I have one point I will interject here. I believe that what you and Ms. Arsoniadis-Stein were referring to is the Conservative Party stated policy, not the Conservative government's policy. I am not questioning you on that, but I think it should be called the platform or the party policy rather than the government policy.

**Mr. Abram:** If I could have clarification on that, I have a letter here from Stephen Harper from 2003 to a lightkeeper absolutely supporting staffed light stations. He was Leader of the Opposition then, and then the platforms that you talk about of 2005 and 2008, one was in opposition and one was in government.

If a party is in government and they come up with a policy, is it party policy or is it government policy? I do not know. I am asking.

**The Deputy Chair:** There is a big difference between party policy and government policy. Party policy is not always government policy, but to my knowledge, and I am a Conservative senator, there is party policy on this subject, as you described, but I do not believe that there is government policy. If there was government policy, maybe we would not need to be here. Our committee is being asked by the minister to advise the government. It is just a fine point I wanted to put on the record to clarify.

**Mr. Abram:** I appreciate your doing that Senator Patterson. I hope that this process turns party policy into government policy.

**Senator Hubley:** I was fortunate to have visited both coasts, first to Nova Scotia and Newfoundland and then to British Columbia. I would like to speak about the visit to British Columbia because it was the first time that we had a consistent opportunity to speak to lightkeepers.

One could only be impressed with the amount of work that they do on behalf of the traveling public in remote areas and not so remote areas, work that I felt was completely overlooked and not recognized by the Coast Guard. I think the mariners know the stories, but I do not think the Canadian public does. The emphasis

**Le sénateur Watt :** Mais le personnel est payé comme en Colombie-Britannique?

**M. Abram :** Oui, ils sont payés. Il y a des différences régionales dans les services offerts et le type de trafic. À Terre-Neuve, il y a moins de trafic aérien, d'hydravions et d'hélicoptères, mais plus de trafic de pétroliers. Il y a plus de 20 000 passages de pétroliers au Canada, soit 17 000 à Terre-Neuve et 3 000 en Colombie-Britannique. Il y a cet écart. En Colombie-Britannique, il y a un intense trafic et d'hélicoptères, mais moins de pétroliers.

Ce qu'il importe de souligner ici, c'est que la politique conservatrice de laisser des gardiens dans les phares est une politique nationale, pas régionale. C'est une politique nationale et tous les phares sont traités de la même façon. J'espère que ce processus le fera ressortir et que le gouvernement conservateur acceptera de confirmer cette politique et de maintenir tous les gardiens dans tous les phares sur les deux côtes.

**Le vice-président :** Permettez-moi d'intervenir. Je crois que ce à quoi vous avez fait allusion, et Mme Arsoniadis-Stein aussi, c'est la politique déclarée du Parti conservateur, pas la politique du gouvernement conservateur. Je ne vous interroge pas à ce sujet, mais je pense qu'il faudrait parler du programme électoral ou de la politique du parti et non de la politique du gouvernement.

**M. Abram :** J'ai ici une lettre que Stephen Harper a adressée en 2003 à un gardien de phare et dans laquelle il appuie le maintien des gardiens. Il était chef de l'opposition à l'époque et, en ce qui concerne les programmes électoraux dont vous parlez pour 2005 et 2008, dans le premier il était dans l'opposition et dans l'autre, au gouvernement.

Si un parti gouverne et présente une politique, est-ce la politique du parti ou du gouvernement? Je ne le sais pas. Je pose la question.

**Le vice-président :** Il y a une grande différence entre une politique de parti et une politique du gouvernement. Une politique de parti n'est pas toujours une politique du gouvernement, mais à ma connaissance, et je suis sénateur conservateur, il y a une politique du parti à ce sujet, que vous avez décrite, mais je ne crois pas qu'il y ait une politique du gouvernement. S'il y avait une politique du gouvernement, nous ne serions peut-être pas ici. Le ministre a demandé à notre comité de conseiller le gouvernement. C'est un point que je voulais clarifier aux fins du compte rendu.

**M. Abram :** Je vous en remercie, sénateur Patterson. J'espère que ce processus transformera une politique de parti en une politique du gouvernement.

**Le sénateur Hubley :** J'ai eu la chance de visiter les deux côtes, d'abord la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve, puis la Colombie-Britannique. J'aimerais parler de la visite en Colombie-Britannique parce que c'est la première fois que nous avons vraiment eu la possibilité de parler à des gardiens de phare.

On ne peut qu'être impressionné par la somme de travail qu'ils abattent au nom de ceux qui voyagent dans les régions éloignées mais aussi moins éloignées, un travail qui m'a paru complètement oublié et mal reconnu par la Garde côtière. Je pense que les marins sont au courant, mais pas le public canadien. On a



was very much on the importance of keeping eyes on the skies and eyes on the sea. As someone said, our aircraft are equipped with what is the most sophisticated navigational equipment known to man, and yet we would not fly them without a pilot.

Because of the skills required to man a station, we thought perhaps a course on it could be offered in a community college or other such setting.

We saw all the same needs for manned light stations on the East Coast as we saw on the West Coast, but they were not there. I do not know whether we moved too quickly to let go of that part of our support system. When we have increased travel through the Northwest Passage and we are trying to open up the Atlantic Gateway to bring more ships in through the Maritimes, it seems to me that light stations have to be part of the navigational system.

We have, of course, heard from the Coast Guard. We are getting two different stories. It is difficult for us to pull them together, and we have to make recommendations fairly quickly. You look at the manned stations from a different side.

Is there anything else you would like to share with us this evening?

**Mr. Abram:** I have a lot to share with you this evening. Are you referring to the misleading aspect that I mentioned?

**Senator Hubley:** We have learned that equipment that lightkeepers were used to having in their stations that allowed them to carry out certain functions, such as a boat, has been taken away. That makes no sense to me at all.

Lightkeepers have told us that when they saw weather that could be dangerous to mariners, they reported that weather immediately; they did not have to wait. I believe that the number of weather reports they are giving has changed from one every hour to one every three hours. That is an erosion of their responsibilities, and that erosion is taking away from the importance their job of keeping the public safe had in the past. I would speak to the quality of the lights on the poles and to the fact that foghorns are disappearing as well.

We have to decide how we can integrate what we have heard into a report. You did suggest that we may have received information that is not as accurate as you would like it to be, from a lightkeeper's perspective.

Would you like to share that with us?

**Mr. Abram:** I would love to share it with you, and it is not only from a lightkeeper's perspective but from the perspective of a citizen of Canada and the perspective of a local government representative.

I would love to sit in this room with all of you and all of the people who have presented to you and have a discussion about what was said, in order to bring out the facts, not the fiction. That is the only way you will get to the truth.

beaucoup insisté sur l'importance de garder l'œil ouvert sur le ciel et sur la mer. Comme l'a dit quelqu'un, nos avions sont munis des appareils de navigation les plus perfectionnés, mais personne n'imaginerait de voler sans pilote.

À cause des compétences exigées pour garder un phare, nous avons peut-être pensé qu'un cours pourrait être offert dans un collège communautaire ou ailleurs.

Nous avons tous vu les mêmes besoins pour des gardiens dans les phares, autant sur la côte Est que sur la côte Ouest, mais il n'y en avait pas. Je ne sais pas si nous avons agi trop rapidement en abandonnant cet élément de notre système de soutien. Quand la navigation augmente dans le passage du Nord-Ouest et que nous essayons d'ouvrir la porte de l'Atlantique pour faire naviguer un plus grand nombre de navires dans les Maritimes, il me semble que les phares doivent faire partie du système de navigation.

Nous avons évidemment entendu la Garde côtière. Nous entendons deux sons de cloche. Il est difficile de faire la part des choses, et nous devons présenter des recommandations assez rapidement. Vous voyez les phares et leurs gardiens d'un point de vue différent.

Y a-t-il autre chose que vous voulez nous dire ce soir?

**M. Abram :** J'ai bien des choses à vous dire ce soir. Faites-vous allusion aux renseignements trompeurs que j'ai évoqués?

**Le sénateur Hubley :** Nous avons appris que l'équipement dont disposaient les gardiens dans leur phare pour exercer certaines fonctions, une embarcation par exemple, a été enlevé. À mes yeux, cela n'a aucun sens.

Les gardiens de phare nous ont raconté que lorsqu'ils s'aperçoivent que les conditions météorologiques peuvent être dangereuses pour les marins, ils le signalent immédiatement; ils n'attendent pas. Je crois que le nombre d'observations météorologiques qu'ils fournissent est passé d'une à l'heure à une toutes les trois heures. C'est une érosion de leurs responsabilités et cette érosion réduit l'importance de leur fonction de maintien de la sécurité du public qu'ils assumaient par le passé. Je pense à la qualité des feux et au fait que les cornes de brume disparaissent elles aussi.

Nous devons décider comment nous intégrerons ce que nous avons entendu dans un rapport. Vous avez indiqué que nous avons obtenu de l'information pas aussi exacte que vous le souhaiteriez, du point de vue d'un gardien de phare.

Pouvez-vous nous donner des explications?

**M. Abram :** Je serais ravi de le faire et pas seulement du point de vue d'un gardien de phare mais aussi du point de vue d'un citoyen du Canada et d'un représentant d'une administration locale.

J'aimerais me retrouver dans cette salle avec vous et avec tous ceux qui ont témoigné devant vous pour discuter de ce qui a été dit, afin de rétablir les faits plutôt que de faire de la fiction. C'est la seule façon de faire sortir la vérité.

The fact is that the Coast Guard figured out, after 1998, that if they were to get rid of keepers on stations, the keepers had to be considered useless. They had to be someone who was there to do nothing but mow the lawn.

Things were eroded, as you said. Reporting requirements were lowered. Aviation weather reports were stopped. We were all trained by meteorological experts to do aviation weather reports. Our aviation reports went into the world system and were used everywhere. However, suddenly the contract for light stations dwindled to what it is now. Next they took away the aviation report entirely and lightkeepers had to fight to get back a supplemental weather report, which added a few of the aviation criteria to a marine weather report. It helped the aviators, but it was nowhere near what they had before.

Previously, we reported on all the different layers of cloud and which type of cloud each layer was. Every cloud has different properties; some are dangerous and some are not. They knew all about the visibility and what was causing it to be reduced. They knew the dew point, the temperature, and the wind speed and direction. We made remarks so that a float plane would know if there was a bad tide rip in front of a light station. That is crucial for them, because they cannot land in it.

Those things were taken away; the system was eroded. When NAV CANADA tells you that they can only get weather reports from lightkeepers every three hours, that is absolute bunk. They get scheduled weather reports every three hours from lightkeepers, and they can get a report from a lightkeeper minute by minute if they want it. All they have to do is call. Every aviator and mariner can do the same thing.

Lightkeepers are required and morally obliged to tell mariners and aviators when the weather changes. The Coast Guard has put in criteria that has made it almost impossible for a lightkeeper to report a significant change in the weather. They refused to allow radio operators, who are also Coast Guard employees, to accept the weather reports unless they meet certain criteria, and their criteria are ridiculous. They wanted to see a 25-knot change in wind before a lightkeeper would be allowed to present a report. As an official weather observer, I can tell you that a 10-knot change in wind speed with a change in the direction of a tide can mean completely different conditions, and if a mariner does not know about the changes from the previous three-hour report, they could die. It is as simple as that.

The same is true for aviators. If they do not know that a fog bank has just moved in to the south of the station while everything else is completely clear and that they will not be able to get through, they are out of luck. This could cause injury, death and loss of property, and it definitely hurts commerce.

Le fait est que la Garde côtière s'est imaginée, après 1998, que pour se débarrasser des gardiens de phare, il fallait les considérer inutiles. Il fallait qu'ils soient des gens qui n'avaient rien d'autre à faire que tondre la pelouse.

La situation s'est érodée, comme vous l'avez dit. Les exigences en matière de rapport ont été abaissées. Les observations météorologiques pour l'aviation ont cessé. Nous avons tous été formés par des experts pour faire des observations météorologiques pour l'aviation. Nos observations allaient dans le système mondial et étaient utilisées partout. Mais soudainement, le contrat pour les phares est devenu ce qu'il est maintenant. Puis, ils ont supprimé entièrement l'observation météorologique pour l'aviation, et les gardiens de phare ont dû se battre pour obtenir une observation météorologique supplémentaire, qui a ajouté quelques critères pour l'aviation à une observation pour la marine. Cela a aidé les aviateurs, mais ce n'est rien comparativement à ce qu'ils avaient avant.

Auparavant, nous faisons des observations sur toutes les couches de nuages et sur le type de nuage dans chaque couche. Tous les nuages ont des propriétés différentes; certains sont dangereux, d'autres pas. Les gardiens connaissaient la visibilité et ce qui la réduisait. Ils connaissaient le point de rosée, la température, la vitesse et la direction du vent. Nous faisons des observations afin qu'un hydravion sache où il y avait des remous de marée dangereux devant un phare. C'est crucial pour eux, parce qu'ils ne peuvent pas amerrir là où il y a des remous.

Tout cela a disparu; le système s'est érodé. Quand NAV CANADA vous dit qu'ils obtiennent seulement des observations météorologiques des gardiens de phare toutes les trois heures, c'est de la foutaise. Ils obtiennent les observations prévues toutes les trois heures et une observation de minute en minute, s'ils le veulent. Il leur suffit d'appeler. Tous les aviateurs et les marins peuvent faire la même chose.

Les gardiens de phare sont tenus et moralement obligés d'avertir les marins et les aviateurs quand la météo change. La Garde côtière a mis en place des critères qui font qu'il est presque impossible pour un gardien de phare de signaler un changement important de la météo. Ils ont refusé de permettre aux opérateurs radio, qui sont aussi des employés de la Garde côtière, d'accepter des observations météorologiques à moins qu'elles ne respectent certains critères, et leurs critères sont ridicules. Ils voulaient que la vitesse du vent ait changé de 25 nœuds avant que le gardien de phare puisse présenter une observation. En tant qu'observateur officiel de la météo, je peux vous assurer qu'un changement de vitesse du vent de 10 nœuds accompagné d'un changement de sens de la marée peut signifier des conditions tout à fait différentes, et que si un marin n'est pas informé du changement depuis la dernière observation, trois heures plus tôt, il peut mourir. C'est aussi simple que cela.

C'est la même chose pour les aviateurs. S'ils ne savent pas qu'un banc de brume vient de s'approcher au sud du phare, que tout le reste est clair et qu'ils ne pourront pas passer, ils risquent gros. Il pourrait y avoir des blessures, des décès et des dommages aux biens, et cela nuit certainement au commerce.



That is very important in our area where there is a large sea plane contingent. Many times they can fly with a light station weather report when they cannot fly with an airport report, because the airport is at 346 feet above sea level and the light station is at sea level. You can have a 200-foot ceiling, but planes can fly back and forth under it all day long as long as they have good visibility, and commerce continues. People travel to work and people go recreational or commercial fishing. If they called the airport or used the automatic weather station, they would be told that there was zero visibility and zero ceiling. It is inaccurate.

You mentioned the station boat. My station boat was taken away after I fought for five years to keep it. Every time, I had to go out and get the public support to keep the station boat, because they knew all the times we went out. Whether it was broken-down boats caught in the tide rip or whatever we did, we pulled people out the water; but no, that cannot happen any longer. We cannot have that boat on the station because you are chalking up incidents that are reported to the Coast Guard. There are duplicate forms. You can get them yourself from the Coast Guard. The light stations have them on file, and they show each time they did any kind of a rescue incident. If you take away the tools, people cannot perform those functions.

It is a sad situation when someone instigates a program that could get in the way of public safety and the service to the public that the lightkeepers offer. It is beyond comprehension for me.

If this process says there will be no further de-staffing of light stations, I would almost guarantee you that within a couple of years, the Coast Guard will be back with fewer services at the light stations, so that the next time they try it, it will be a little easier.

**Senator Hubley:** With regard to the promotion of ecotourism on both coasts, that includes a lot of boating and boaters, and they are not always as qualified as you might like to think they are. We heard stories of kayakers, groups of people, friends, coming out to British Columbia and wanting to have an adventure on the water. The kayaks are there. They can rent them and away they go, with little thought that they might be in a desperate situation where they could lose their lives. These were some of the stories that the lightkeepers shared with us. It is the same on the East Coast. We put a great deal of money into tourism, and ecotourism is part of that. If you are going to have people on the water, it is incumbent on us to keep them safe, if we can, and that is a role that the light stations can certainly play. This is something that is perhaps overlooked from time to time.

**Senator Watt:** The issue that I am about to raise is probably more related to the committee as a whole. I think DFO owes us an explanation. I have been listening to people make the case that it is time for change. At the same time, I am also hearing how important it is to ensure that what exists today should not only continue but improve.

C'est très important dans notre région, où il y a de nombreux hydravions. Bien souvent, ils peuvent voler en se fondant sur une observation météorologique d'un phare, alors qu'ils ne le pourraient pas avec une observation d'un aéroport parce que l'aéroport se trouve à 346 pieds au-dessus du niveau de la mer et que le phare est au niveau de la mer. Il peut y avoir un plafond de 200 pieds, et les avions peuvent voler malgré tout, tant qu'ils ont une bonne visibilité, et le commerce continue. Les gens se déplacent pour aller travailler ou pour faire de la pêche récréative ou commerciale. S'ils appelaient l'aéroport ou utilisaient la station météo automatique, ils se feraient dire que la visibilité est nulle et que le plafond est de zéro. C'est inexact.

Vous avez mentionné l'embarcation du phare. L'embarcation de mon phare a été enlevée après que je me suis battu pendant cinq ans pour la garder. Chaque fois, j'ai dû demander l'appui du public pour garder le bateau du phare parce qu'ils savaient à quel point nous sortions souvent. Que ce soit pour un bateau endommagé et pris dans le remous de la marée ou pour une autre raison, nous sortions les gens de l'eau; mais non, cela ne se fait plus. Nous ne pouvons plus avoir ce bateau au phare parce que les incidents sont inscrits dans les dossiers de la Garde côtière. Il y a des doubles des formulaires que vous pouvez obtenir vous-mêmes auprès de la Garde côtière. Les gardiens de phare les ont en dossier et ils les montrent chaque fois qu'ils font une opération de sauvetage. Si vous leur enlevez les outils, ils ne peuvent plus exécuter ces fonctions.

C'est bien triste que quelqu'un puisse mettre en place un programme qui pourrait compromettre la sécurité publique et le service au public offert par les gardiens de phare. Cela dépasse mon entendement.

Si votre processus conclut qu'il n'y aura plus de d'automatisation des phares, je mettrais presque ma main au feu que, d'ici quelques années, la Garde côtière offrira encore moins de services aux phares, alors la prochaine fois qu'ils essaieront, ce sera un peu plus facile.

**Le sénateur Hubley :** En ce qui concerne la promotion de l'écotourisme sur les deux côtes, il faut beaucoup d'embarcations et de plaisanciers, et ils ne sont pas toujours aussi qualifiés qu'on le pense. Nous avons entendu parler de kayakistes, de groupes, d'amis; qui viennent en Colombie-Britannique et qui veulent vivre une aventure sur l'eau. Il y a des kayaks. Ils les louent et se lancent en mer, sans penser qu'ils pourraient se retrouver dans une situation désespérée et y laisser leur peau. Les gardiens de phare nous ont raconté des histoires comme celle-là. C'est la même chose sur la côte Est. Nous investissons beaucoup dans le tourisme, et l'écotourisme en fait partie. Quand les gens vont sur l'eau, il nous incombe de les garder en sécurité, si nous le pouvons, et c'est certainement un rôle que les phares peuvent jouer. On l'oublie peut-être parfois.

**Le sénateur Watt :** La question que je vais soulever touche probablement l'ensemble du comité. Je pense que le MPO nous doit une explication. J'ai entendu les gens expliquer qu'il est temps de changer. En même temps, je comprends aussi combien il est important de s'assurer que ce qui existe aujourd'hui est non seulement maintenu mais aussi amélioré.



I am from the Arctic. I know what you are talking about. I know what it is like not having any lighthouses. It is scary at times. You put your life on the line. British Columbia's coast is beautiful, but it is rugged country, from what I have seen. The activities on the eastern side are not any better either, because at times unprotected prevailing winds come up, with no warning. I share your concerns.

Perhaps this committee needs not only clarification but also an explanation from DFO. If they have already made up their minds, they are being simplistic. What is this committee doing? We are wasting time and good money. We need to scrutinize and question the DFO, and probably the minister will also have to be brought before the committee to set the record straight. You mentioned that you have a copy of a letter that you received from the Prime Minister. I guess that was before he was Prime Minister.

**Mr. Abram:** That is correct.

**Senator Watt:** At times we hear that the functionaries make decisions for the politicians, and this is one area where perhaps that has been happening. Do you have any comment on what we should do and how we should play our game?

**Mr. Abram:** I certainly do. As a local government representative, I feel it is unfortunate for the politicians involved in these processes, and it has been the Conservative Party and the Liberal Party. I empathize with you, as another politician, that "staff" — I will use that simplistic term, meaning senior management-type people — have actually embarked upon a process that somehow has gotten past the gate, and then it becomes the public saying that it is your fault as politicians.

As I said in my statement, it is not the government's fault that these things have happened. Somehow, the senior management have convinced people that they can save some money. I have to ask the committee: How many different figures have you heard about what it costs to run light stations and how much will be saved? I have heard three, and these were media reports from, supposedly, the minister or the commissioner or whomever. They are all different. How can the figures change from day to day? There has been no cost-benefit analysis done of this program, ever. Without that, how can you possibly say you will save money? If it costs \$4 million to run light stations, and you say it costs \$8 million and you are going to save this money, what is not being talked about is the amount of money that needs to be put into the station, first, to make it "de-staffable;" and second, how the station will be maintained.

I brought some photos. I am not sure if they were passed around. I would like you to see the photos of a station that is ten minutes, in flight time, from the Coast Guard base in Victoria. The Coast Guard base is in Victoria, British Columbia. Ten minutes away is this light station called Discovery Island. It was de-staffed in 1998. I would like you to see what has happened to that station in those few short years. If they cannot maintain a station ten minutes away, what will they do to the ones that are elsewhere?

Je viens de l'Arctique. Je sais de quoi vous parlez. Je sais ce que cela veut dire ne pas avoir de phares. Cela donne le frisson parfois. On met sa vie en danger. La côte de la Colombie-Britannique est superbe, mais c'est une côte déchiquetée, d'après ce que j'ai vu. Les activités sur la côte Est ne sont pas mieux parce qu'il arrive que des vents se mettent à souffler sans prévenir et qu'il n'y a pas d'endroits où s'abriter. Je comprends vos inquiétudes.

Le comité devrait peut-être demander au MPO non pas seulement une clarification mais aussi une explication. S'ils ont déjà fait leur idée, ils sont simplistes. À quoi sert notre comité? Que fait notre comité? Nous gaspillons du temps et de l'argent. Nous devons interroger le MPO, et le ministre devrait probablement lui aussi être convoqué afin d'en avoir le cœur net. Vous avez indiqué que vous avez une copie d'une lettre que vous avez reçue du premier ministre. Je suppose que c'était avant qu'il devienne premier ministre.

**M. Abram :** C'est exact.

**Le sénateur Watt :** On nous dit parfois que les fonctionnaires prennent des décisions pour les politiciens, et c'est peut-être ce qui arrive ici. Avez-vous une idée de ce que nous devrions faire et de la manière dont nous devrions jouer notre jeu?

**M. Abram :** Bien sûr. En tant que représentant d'une administration locale, je trouve que c'est malheureux pour les politiciens qui participent à ces processus, aussi bien le Parti conservateur que le Parti libéral. J'ai de la compassion pour vous, en tant que politicien moi aussi. Le « personnel » — j'emploie ce terme simpliste pour désigner la haute direction — s'est lancé dans un processus qui est allé trop loin, et le public prétend que c'est la faute des politiciens.

Comme je l'ai affirmé dans mon exposé, ce qui est arrivé n'est pas de la faute du gouvernement. La haute direction a trouvé le moyen de convaincre les gens qu'ils peuvent faire des économies. Je dois demander au comité : combien de chiffres différents avez-vous entendus au sujet du coût de l'exploitation des phares et des économies qui seront réalisées? J'en ai vu trois, dans les médias, qui auraient été fournis par le ministre ou le commissaire ou je ne sais qui. Ils sont tous différents. Comment ces chiffres peuvent-ils changer d'un jour à l'autre? Il n'y a jamais eu d'analyse coûts-avantages du programme, jamais. Sans elle, comment peut-on dire qu'on fera des économies? S'il en coûte 4 millions de dollars pour faire fonctionner un phare, et qu'on dit que cela coûte 8 millions de dollars et qu'on économisera cette somme, ce qu'on ne dit pas c'est le montant qu'il faut investir dans le phare, d'abord pour l'automatiser et ensuite pour l'entretenir.

J'ai apporté des photos. Je ne sais pas si elles ont été distribuées. J'aimerais que vous jetiez un coup d'œil sur les photos d'un phare qui se trouve à 10 minutes de vol de la base de la Garde côtière à Victoria. La base de la Garde côtière est à Victoria, en Colombie-Britannique. À 10 minutes de là, il y a ce phare appelé Discovery Island. Il a été automatisé en 1998. J'aimerais que vous voyiez ce qui est arrivé à ce phare en ces quelques années. S'ils ne peuvent pas entretenir un phare à 10 minutes de la base, que feront-ils de ceux qui sont ailleurs?

In the middle of Georgia Strait, there was one station that was done at the same time, in 1998. It is called Sister Island. The station was completely vandalized. All of the solar equipment, generators and backup batteries were stolen. Then the place was totally vandalized. Windows were broken in the lighthouse and the light was broken. It cost them over a million dollars to put it back just to a workable state. Had the lightkeeper been there, none of that would have happened. They never had any vandalism, ever.

A whole range of cost issues are not being mentioned, such as when you have to send a helicopter, like the one senators flew in, the Bell 212 helicopter, at a cost of over \$3,000 an hour, with four to six technicians who are being paid \$60 or \$70 an hour to go to a light station to change a light bulb. They have to take three or four extra people because they all have to be within their trade. They do not know what is wrong at the station; they just know something is wrong.

A lightkeeper, if there is something the lightkeeper cannot fix, can call the base and tell them what the problem is. Who do you have to send? It might only be one person. It might be delivered by truck the next day, to a station that you can drive to.

The lightkeepers on staffed stations keep the stations running no matter what. Of the three stations that I was at over 25 years, I never had a light that was down for more than half an hour. Some of the de-staffed lights have been out for more than a month before Coast Guard has been able to get out there to fix them.

That notice to shipping goes out. People hear about it, but they still do not see the light. The Coast Guard has also reduced the intensity of the lights. You used to see every light for at least 15 miles. Now they have decided that some lights can be five miles, some can be two miles.

The first time they reduced the light at Cape Mudge, where I live, which was a 15-mile light, they reduced it to a 5-mile light. Three miles away is the Quadra Island ferry crossing. The first day, I received a call from the skipper of the ferry telling me that our light was out. I said, "No, I am looking right at it and it is on." He argued with me and I said, "No, they have reduced the intensity of the light." He said, "I am 3 miles away and I cannot see your 5-mile light."

I gave him the number to call and they reported it, but so far we have these new LED lights that are being forced upon the user public because they are easier to solarize. They use less power. The solar units cost at least \$250,000 per unit. At Cape Mudge, the station I was at, they have been solarized since 1998 using the solar bulb and they are on hydro power on the island. They have hydro power there. They never needed to spend the money ever. For 12 years, they have been running that on a solar system with a lightkeeper there, with hydro power, and the cost of running it on hydro is dollars per year, not hundreds of thousands of dollars.

**The Deputy Chair:** Perhaps it would be helpful if I quickly mentioned that the Minister of Fisheries and Oceans did ask us to study this issue. I think we can assume that the minister is awaiting our advice.

Au milieu du détroit de Géorgie, il y avait un phare qui a été automatisé à la même époque, en 1998. Il s'appelle Sister Island. Ce phare a été complètement vandalisé. L'équipement solaire, les génératrices, les batteries de secours ont été volés. Puis, le phare a été vandalisé lui aussi. Les fenêtres du phare ont été cassées et les feux ont été brisés. Il a fallu plus de 1 million de dollars pour remettre le phare en état. S'il y avait eu un gardien, rien de tout cela ne serait arrivé. Il n'y avait jamais de vandalisme, jamais.

Une foule de coûts ne sont pas mentionnés. Par exemple, quand il faut envoyer un hélicoptère, comme celui à bord duquel les sénateurs ont volé, le Bell 212, à un coût de plus de 3 000 \$ l'heure, avec quatre à six techniciens payés 60 \$ ou 70 \$ l'heure pour aller changer une ampoule dans un phare. Il faut trois ou quatre autres personnes parce que chacun fait un métier différent. Ils ne savent pas ce qui ne fonctionne pas; seulement que quelque chose ne fonctionne pas.

Un gardien de phare qui ne peut pas réparer quelque chose appelle la base et décrit le problème. Qui faut-il envoyer? Parfois, une seule personne. Parfois, le matériel peut être livré par camion le lendemain quand il y a une route jusqu'au phare.

Les gardiens font fonctionner les phares coûte que coûte. Aux trois phares où j'ai travaillé pendant plus de 25 ans, jamais un feu n'a été en panne pendant plus d'une demi-heure. Certains phares automatisés sont restés en panne pendant plus d'un mois avant que la Garde côtière puisse aller les réparer.

Un avis aux navires est émis. Les gens en entendent parler, mais ils ne voient toujours pas le feu. La Garde côtière a aussi réduit l'intensité des feux. On avait l'habitude de voir les feux sur une distance d'au moins 15 milles. Maintenant, ils ont décidé que certains feux peuvent être visibles à 5 milles et d'autres à 2.

La première fois qu'ils ont réduit le feu à Cape Mudge, où je vis, la visibilité à 15 milles a été réduite à 5 milles. Le traversier de l'île Quadra passe 3 milles plus loin. Le premier jour, j'ai reçu un appel du capitaine du traversier me disant que notre feu était éteint. Je lui ai répondu que je regardais dans la direction du feu et que je le voyais. Il s'est entêté et m'a dit qu'ils avaient réduit l'intensité du feu. Il se trouvait à 3 milles du feu et ne pouvait pas voir un feu censé être visible à 5 milles.

Je lui ai donné le numéro où appeler et il a fait un signalement, mais jusqu'ici, les nouveaux feux DEL sont imposés aux utilisateurs parce qu'il est plus facile de les faire fonctionner à l'énergie solaire. Ils demandent moins d'électricité. Les unités solaires coûtent au moins 250 000 \$ chacune. À Cape Mudge, le phare où j'étais, le feu est alimenté à l'énergie solaire depuis 1998, à l'aide de l'ampoule solaire, et il y a de l'hydro-électricité sur l'île. Il n'y a jamais eu besoin de dépenser un sou. Depuis 12 ans, le phare fonctionne à l'énergie solaire, il y a un gardien qui a de l'électricité hydro-électrique et la facture d'électricité est de quelques dollars par année, pas des centaines de milliers de dollars.

**Le vice-président :** Il serait peut-être utile que je rappelle rapidement que le ministre des Pêches et des Océans nous a demandé d'étudier cette question. Je pense que nous pouvons supposer que le ministre attend notre avis.



I noted your comment, Senator Watt. The committee could consider requesting a government response to the report once it is published. As Senator Hubley said it is a challenge, but we are aiming to complete our report before the end of this calendar year.

I would like to ask Ms. Arsoniadis-Stein a question. I was not on the West Coast visit, but it was notable that one presentation to the committee from the shipping industry suggested savings from de-staffing could help the Coast Guard to finance high-tech improvements that would benefit navigation for larger vessels. That presentation came from the head of the Chamber of Shipping of British Columbia, Mr. Steven Brown.

It is a different perspective than you presented today on behalf of the International Ship-Owners Alliance of Canada. Could you perhaps assist the committee to understand what segment of the industry might be represented by whom, and perhaps account for what seems to be a different viewpoint from what we have heard so far?

**Ms. Arsoniadis-Stein:** The B.C. Chamber of Shipping does represent a variety of interests. For example, you will see that the pilots are members, the Port of Vancouver is on the board, you have brokers, agents, and ship-owners. It covers a broad sector.

The International Ship-Owners Alliance of Canada is strictly ship-owners. All the members of the International Ship-Owners Alliance of Canada are members of the chamber because we are part of a greater community. In fact, I attend all the owners' committee meetings of the owners' committee at the chamber of shipping.

This issue did not reach our membership for consultation from the B.C. Chamber of Shipping. The ship-owners, to my knowledge, were not consulted. I consulted with all of the International Ship-Owners Alliance of Canada members on this point, and I even asked, later on, if they had any other news from the B.C. Chamber of Shipping. You will note that our letter was written, I believe, August 3.

**The Deputy Chair:** Correct; August 3, 2010.

**Ms. Arsoniadis-Stein:** Twenty days later the chamber of shipping registered their position. Our group was not aware of this position by the chamber of shipping.

I will read from their letter.

At the end of the day, government has a responsibility to the population at large to ensure financial resources are allocated effectively, in this case towards the numerous high priority projects that are now under way.

My understanding is that the B.C. coast pilots have been asking government for additional funding for their navigational aids, which I think should be granted. If there is a need, this is not somewhere we want to be cutting costs. That should not be linked to the budget of the light stations and the lightkeepers. The pilots are members of the chamber.

Je prends note de votre observation, sénateur Watt. Le comité pourrait envisager de demander une réponse du gouvernement au rapport lorsqu'il sera publié. Le sénateur Hubley a raison de dire que c'est un défi, mais nous visons à achever notre rapport avant la fin de l'année civile.

J'aimerais poser une question à Mme Arsoniadis-Stein. Je n'ai pas fait la visite sur la côte Ouest, mais il était notable qu'un exposé présenté au comité par l'industrie du transport maritime semblait indiquer que les économies découlant de l'automatisation pourraient aider la Garde côtière à financer des améliorations technologiques qui faciliteraient la navigation des gros bâtiments. Cet exposé a été présenté par le directeur de la Chamber of Shipping of B.C., M. Steven Brown.

Le point de vue est différent de celui que vous avez présenté aujourd'hui au nom de l'International Ship-Owners Alliance of Canada. Pouvez-vous aider le comité à comprendre quel segment de l'industrie est représenté par qui, et décrire ce qui peut expliquer ce qui semble être un point de vue différent de ce que nous avons entendu jusqu'ici?

**Mme Arsoniadis-Stein :** La B.C. Chamber of Shipping représente divers intérêts. Par exemple, vous verrez que les pilotes en font partie, tout comme le port de Vancouver, les courtiers, les agents et les propriétaires de navires. L'éventail est large.

L'International Ship-Owners Alliance of Canada regroupe uniquement des armateurs. Tous les membres de l'International Ship-Owners Alliance of Canada sont membres de la Chambre parce que nous faisons partie d'une communauté plus large. De fait, j'assiste à toutes les réunions du comité des propriétaires à la Chambre.

Cette question n'a pas fait l'objet de consultations auprès des membres de la B.C. Chamber of Shipping. À ma connaissance, les propriétaires de navires n'ont pas été consultés. J'ai consulté tous les membres de l'International Ship-Owners Alliance of Canada à ce sujet, et je leur ai même demandé par la suite s'ils avaient d'autres nouvelles de la B.C. Chamber of Shipping. Vous remarquerez que notre lettre date du 3 août, si je ne m'abuse.

**Le vice-président :** C'est exact; le 3 août 2010.

**Mme Arsoniadis-Stein :** Vingt jours plus tard, la Chambre a présenté sa position. Notre groupe n'était pas au courant de cette position de la Chambre.

Je citerai sa lettre.

En bout de piste, le gouvernement a une responsabilité envers la population en général d'affecter efficacement les ressources financières, dans ce cas-ci vers les nombreux projets très prioritaires en cours actuellement.

Si je comprends bien, les pilotes côtiers de la province ont demandé du financement supplémentaire pour les aides à la navigation, et je pense que ce financement devrait être accordé. S'il y a un besoin, ce n'est pas là qu'on veut réduire les coûts. Cela ne devrait pas être relié au budget des phares et de leurs gardiens. Les pilotes sont membres de la Chambre.



I can only assume — and I do not wish to speak for them — that the pilots' position was taken into consideration, and hence the letter that we see. I can assure you that our membership was not consulted.

Maybe I can pass it on to Mr. Abram with respect to further elaboration.

**Mr. Abram:** This was purely, in my mind, a political letter. This had nothing to do with the reality of whether or not staff was needed on light stations or whether or not the maritime community needed staff on light stations.

I went to the B.C. coastal pilots — and this is where we will get into some of the information you were asking about. In 1995, the British Columbia coastal pilots wrote a letter, signed by a director, Captain Peter Vivian, which completely supported light stations. It not only completely supported light stations; it went through the entire coast. This letter, I believe, has been presented to you. If not, I will leave a copy with you. It went through the entire coast and it told exactly how each light station is used by the coast pilots and how important they were and to not de-staff any of them.

They appeared at the public hearings that Coast Guard held, of which I was a part. I was on the committee, along with four managers and four lightkeepers. They appeared in Vancouver and Victoria and gave testimony. They absolutely use those stations, because some of the electronics on some of the ships that came into the areas were either non-functioning or non-existent. That is where the light station, foghorn, light, et cetera, come in.

The situation came up where I went to Vancouver to ask the B.C. coast pilots to please reaffirm their 1995 letter for this process of de-staffing. I talked to someone — I am unsure of the title, the executive director, the head staff person; he is not on a board. I was told point-blank, quite clearly, no hiding it or anything, that their people in Ottawa had met with the commissioner's office, and they were told clearly that if they wanted their new navigational aids in a couple of areas in the B.C. coast — I believe it was Kitimat and Vancouver, mainly because of tanker traffic, I believe — they would need to support the de-staffing of light stations, otherwise the money would not be made available to them for those particular aids to navigation. That was conveyed to their board and, I think rightfully so, their board reacted out of I would say fear. If they cannot get the aids they need in those particular areas for their specific purposes, then they probably would support the de-staffing of light stations. This is speculation, but they went to the Chamber of Shipping and spoke with them, and the chamber did not support the staffing of light stations.

I found that to be very distasteful, that the commissioner of the day — not the commissioner who is there now — would even suggest such a thing. It is one thing to ask for support on a program but is another to suggest that another program will not be supported if you do not support the first one. That is not right.

You wanted me to be honest and I have been. I am probably going to get killed when I get home.

Je ne peux que supposer — et je ne veux pas parler en leur nom — que la position des pilotes a été prise en considération, d'où la lettre. Je peux vous assurer que nos membres n'ont pas été consultés.

M. Abram a peut-être des précisions à apporter.

**M. Abram :** À mon avis, c'était une lettre purement politique. Elle n'avait rien à voir avec la question de savoir s'il faut des gardiens ou non dans les phares ou si la communauté maritime avait besoin de gardiens dans les phares.

Je suis allé voir les pilotes côtiers de la province — et c'est là que se trouvent certains des renseignements que vous demandez. En 1995, les pilotes côtiers de la Colombie-Britannique ont écrit une lettre, signée par un directeur, le capitaine Peter Vivian, qui appuyait complètement les phares. En plus d'appuyer les phares, la lettre portait sur toute la côte. Je crois que cette lettre vous a été remise. Si elle ne l'a pas été, je vous en laisserai une copie. Elle portait sur toute la côte et elle expliquait comment chaque phare est utilisé par les pilotes côtiers, à quel point ils sont importants et qu'il ne fallait enlever aucun gardien.

Ils ont comparu aux audiences publiques de la Garde côtière, auxquelles j'ai assisté moi aussi. Je faisais partie du comité, ainsi que quatre gestionnaires et quatre gardiens de phare. Ils ont témoigné à Vancouver et à Victoria. Ils utilisent ces phares parce que certains appareils électroniques ne fonctionnent pas sur les bateaux qui naviguent dans ces régions ou n'existent pas. C'est là que le phare, la corne de brume, les feux, et cetera, entrent en jeu.

La question a refait surface quand je suis allé à Vancouver pour demander aux pilotes côtiers de la province de confirmer leur lettre de 1995 pour le processus d'automatisation des phares. J'ai parlé à quelqu'un — je ne me souviens plus exactement de son poste, le directeur général, le chef du personnel, quelqu'un qui ne siège pas au conseil. Il m'a affirmé de but en blanc, clairement, sans rien cacher, que leurs représentants à Ottawa avaient rencontré le bureau du commissaire et qu'on leur avait dit clairement que s'ils voulaient leurs aides à la navigation dans quelques secteurs de la côte de la Colombie-Britannique — je crois que c'était à Kitimat et Vancouver, principalement à cause du trafic des pétroliers — ils devraient appuyer l'automatisation des phares, sinon, les crédits ne seraient pas dégagés pour ces aides à la navigation. L'information a été transmise au conseil et le conseil a réagi, à juste titre je crois, par la peur. S'ils ne pouvaient pas obtenir les aides dont ils ont besoin dans ces régions, pour leurs besoins particuliers, ils appuieraient probablement l'automatisation des phares. Ce sont des conjectures, mais ils sont allés à la Chamber of Shipping et ils en ont parlé et la Chambre n'a pas été favorable au maintien des gardiens de phare.

J'ai trouvé très déplaisant que le commissaire de l'époque — pas le commissaire actuel — ose faire une telle suggestion. C'est une chose de demander un appui pour un programme, mais c'en est une autre de laisser entendre qu'un autre programme ne sera pas appuyé si l'on n'appuie pas le premier. Ce n'est pas bien.

Vous vouliez que je sois franc et je l'ai été. Je vais probablement me faire tuer en rentrant à la maison.

**The Deputy Chair:** I think your remarks before this committee are protected by parliamentary privilege.

**Mr. Abram:** I hope so.

**The Deputy Chair:** We thank you for your candour. I did not expect anything less, knowing Mr. Abram.

Hearing no further questions, I would like to very much thank the two witnesses. Since we are bringing our work on the staffing issue to a close this fall, at the request of the minister, I think you will be the last witnesses we will hear formally.

It may be useful to remind members of the public who may be observing these proceedings that we will still examine the heritage lighthouse aspect of our work in the new year, but have agreed to do an interim report on the staffing issue before the end of this current year.

There will be no committee meeting next week, as I understand it, and we are expecting to review our draft report the week of December 14.

**Mr. Abram:** Before you adjourn, I have a number of documents here that I do not believe have been received by the committee. I have brought copies of them and would like to table them at this point, if that is a possibility. They can be distributed to you by your clerk.

**The Deputy Chair:** That would be very much appreciated, including the 1995 letter that you just mentioned, which I am not sure we have received. The clerk will be glad to receive those.

**Mr. Abram:** I thank you and all of the senators and staff who have dealt with this issue. It has been of course very near and dear to my heart, but it is very near and dear to the Canadian public's heart. I look forward to the outcome of your deliberations to see what happens and where we go from there.

**The Deputy Chair:** The meeting is adjourned.

(The committee adjourned.)

**Le vice-président :** Je pense que vos observations au comité sont protégées par le privilège parlementaire.

**M. Abram :** Je l'espère.

**Le vice-président :** Nous vous remercions de votre candeur. Je n'en attendais pas moins, connaissant M. Abram.

Vu qu'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais remercier sincèrement nos deux témoins. Puisque nos travaux relatifs à la dotation se terminent, à la demande du ministre, je pense que vous êtes les derniers témoins que nous aurons entendus.

Il serait peut-être utile de rappeler au public qui regarde nos délibérations que nous examinerons encore les phares patrimoniaux l'an prochain, mais que nous avons convenu de déposer un rapport provisoire sur la dotation avant la fin de cette année.

Le comité ne se réunira pas la semaine prochaine, si je comprends bien, et nous devrions examiner l'ébauche de notre rapport dans la semaine du 14 décembre.

**M. Abram :** Avant de lever la séance, je signale quelques documents que le comité ne semble pas avoir reçus. J'en ai apporté des exemplaires et j'aimerais les déposer. Votre greffière peut vous les distribuer.

**Le vice-président :** Ce serait très apprécié, y compris la lettre de 1995 que vous venez de mentionner parce que je ne sais pas si nous l'avons reçue. La greffière sera ravie de les recevoir.

**M. Abram :** Je vous remercie, ainsi que tous les sénateurs et les employés qui se sont penchés sur cette question. C'est un sujet qui me tient évidemment à cœur, mais aussi à cœur du public canadien. J'ai hâte de voir le résultat de vos délibérations et ce qui arrivera par la suite.

**Le vice-président :** La séance est levée.

(La séance est levée.)





ay, November 30, 2010

*Strathcona Regional District:*

Abram, Director, Discovery Islands-Mainland Inlets.

*International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.:*

Kaity Arsoniadis-Stein, President and Secretary-General.

**Le mardi 30 novembre 2010**

*Strathcona Regional District :*

Jim Abram, directeur, Discovery Islands-Mainland Inlets.

*International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. :*

Kaity Arsoniadis-Stein, présidente et secrétaire générale.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

#### WITNESSES

**Tuesday, November 23, 2010**

*Consultative Group on Heritage Lighthouse Protection Act,*  
*Parks Canada:*

Hon. Pat Carney, P.C. (Former Senator), Chair.

*Cove Island Lightstation Heritage Association:*

Robert Square, Chair.

*Saturna Island Heritage Committee:*

Richard Blagborne, Chairman.

*NAV Canada:*

Rudy Kellar, Vice-President Operations;

Jeff MacDonald, Director, Operations Planning and Programs.

**Thursday, November 25, 2010**

*Transport Canada:*

Donald Roussel, Director General, Marine Safety.

*Transportation Safety Board of Canada:*

Jean L. Laporte, Chief Operating Officer;

Brian Lewis, Senior Marine Investigator.

#### TÉMOINS

**Le mardi 23 novembre 2010**

*Groupe consultatif sur la Loi pour la protection des phares patrimoniaux*  
*Parcs Canada :*

L'honorable Pat Carney, C.P., (ancien sénateur), présidente.

*Cove Island Lightstation Heritage Association :*

Robert Square, président.

*Saturna Island Heritage Committee :*

Richard Blagborne, président.

*NAV Canada :*

Rudy Kellar, vice-président, Exploitation;

Jeff MacDonald, directeur, Planification et programmes  
l'exploitation.

**Le jeudi 25 novembre 2010**

*Transports Canada :*

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime.

*Bureau de la sécurité des transports du Canada :*

Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations;

Brian Lewis, enquêteur principal maritime.













